AZƏRBAYCAN MİLLİ ELMLƏR AKADEMİYASI
A.A.BAKIXANOV ADINA TARİX İNSTİTUTU

NAMİQ ƏLİŞAH oğlu KƏRİMOV

XIX-XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ ŞİMALİ AZƏRBAYCANDA ÇAR RUSİYASININ NEFT SİYASƏTİ

Bakı – Elm və Təhsil – 2019

Azərbaycan MEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutu D.01.161 Dissertasiya Şurasının 30 noyabr 2015-ci il tarixli qərarı (17 saylı protokol) ilə çap olunur

Elmi redaktoru **Hacı Nuru oğlu Həsənov**
tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent

Rəyçilər **Kərim Kərəm oğlu Şükürov**
tarix üzrə elmlər doktoru, professor

Zeynəb Ağaməmməd qızı Qafarova
tarix üzrə fəlsəfə doktoru

Sevinc Müslüm qızı Mustafayeva
tarix üzrə fəlsəfə doktoru

Aqil Şövkət oğlu Şahmuradov
tarix üzrə fəlsəfə doktoru

Kərimov Namiq Əlişah oğlu.
XIX-XX əsrin əvvəllərində Şimali Azərbaycanda çar Rusiyasının neft siyasəti. – Bakı: Elm və Təhsil, 2019. – 208 s.

Monoqrafiya çar Rusiyasının Şimali Azərbaycanda neft siyasətindən bütöv və kompleks şəkildə bəhs edən ilk əsərdir. Əsərdə 1806-cı il Bakının işğalından 1917-ci il Fevral Burjua inqilabına qədərki dövrdə çarizmin neftli torpaqlarla bağlı, neft sənayesində aksiz vergisi, neftin dəniz, dəmir yolları və boru kəmər vasitəsi ilə nəql olunmasında eləcə də, xarici kapital və inhisarlara qarşı mübarizədə apardığı siyasət Rusiya, Gürcüstan və Azərbaycan Dövlət Tarix Arxivlərinin zəngin materialları, mövcud ədəbiyyat əsasında tədqiq edilmişdir. Rusiya imperiyasının Şimali Azərbaycanda neft siyasəti çarizmin bütün müstəmləkəçilik siyasətinin ən başlıca elementlərindən biri olduğu və bölgədə baş vermiş bütöv bir sıra iqtisadi-siyasi proseslərin təməlində məhz duru yanacağın dayandığı əsərdə elmi əsaslarla verilmişdir. Tarixi təcrübənin öyrənilməsi baxımından da əsər mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Kitab sənaye tarixi ilə məşğul olan mütəxəssislər, tədqiqatçılar, tarix ixtisası üzrə təhsil alan tələbələr və yaxın keçmişimizin neft sənaye tarixi ilə maraqlanan oxucu dairəsi üçün nəzərdə tutulur.

ISBN 978-9952-28-480-5

© Kərimov N.Ə., 2019

GİRİŞ

XIX-XX əsrin əvvəllərində Rusiya imperiyasında neft sənayesi və onun tarixi demək olar ki, müstəsna şəkildə elə Bakı neft sənayesi və onun tarixidir. Sənayenin bu sahəsinin ilk qədim yerli kökləri olsa da, onun tədqiqat üçün seçilmiş dövrdə coşqun inkişafı ümumrusiya zəminində baş verməkdən daha çox ümumdünya əhəmiyyətinə malik idi. Bakı neft rayonu dünya neft hasilatının iki ən başlıca mərkəzindən biri idi; digər belə bir rayon ABŞ-da idi. Rusiya mütləqiyyəti və onun neft siyasətinə gəldikdə isə çar hökumətinin bütün arzu-istəyi fövqəl neft gəlirlərindən pay götürmək cəhdlərində müncər edirdi. Saysız-hesabsız feodal qalıqları toruna bürünmüş Rusiya mütləqiyyəti Bakı rayonunda neft istehsalatını inkişaf etdirmək üçün kifayət qədər vəsaitə malik deyildi və ona görə də o, gəlirlərin çox böyük hissəsini əksəriyyəti xarici kapitala məxsus olan müxtəlif neft firmalarına vermək məcburiyyətində qalırdı.

XIX-XX əsrin əvvəllərində çarizmin neft siyasəti vətənimizin böyük bir hissəsinin-Şimali Azərbaycanın və bir sıra qonşu ölkələrin iqtisadi, siyasi, mədəni həyatında dərin iz buraxmış, bir sıra sosial-iqtisadi və ictimai-siyasi proseslərin gedişatına ciddi təsirlər göstərmişdir. Elə bu baxımdan da, həmin siyasətin mötəbər qaynaqlar əsasında obyektiv şəkildə, təhrifçiliyə yol vermədən öyrənilməsi, bu siyasəti şərtləndirmiş amillərin aşkarlanması, sözügedən məsələnin özəlliklərinin müəyyənləşdirilməsi, nəticələrinin dəyərləndirilməsi müstəqillik dövründə qeyri-elmi marksist-leninçi pərçimlərdən azad olmuş müasir Azərbaycan tarixinin ən aktual mövzuları və vəzifələrindən biridir. Təsadüfi deyildir ki, Ümummilli Lider H.Ə.Əliyev XIX-XX əsrlər

tarixini öyrənməyi tarix elmimizin ən prioritet vəzifələrindən biri kimi qarşıya qoymuşdur.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan neft təsərrüfatında çarizmin müstəmləkəçi siyasəti özünün bütün çalarları ilə, tam şəkildə təzahür edirdi. Neft sənayesi tarixinin tanınmış tədqiqatçılarından biri V.İ.Raqozinin haqlı olaraq yazdığı kimi, "rus hökuməti burada sənaye yaratmaq üçün bircə addım belə atmamış, ancaq gəlirlər haqqında düşünmüşdür" [164, 230].

Başqa sözlə deyilərsə, bu problemin aktuallığı həm də onunla şərtlənir ki, çarizmin neft siyasətini öyrənmədən bu rejimin Şimali Azərbaycanda yeritmiş olduğu müstəmləkəçilik siyasətinin tam mənzərəsini yaratmaq qeyri-mümkündür. Çar Rusiyasının siyasətində Bakı nefti amilinin araşdırılması həmçinin tədqiq olunan dövrdə bu bölgədə baş vermiş bütöv bir sıra siyasi, iqtisadi və ictimai proseslərin qanunauyğunluqlarını meydana çıxarmağa imkan verir.

Bu mövzu ona görə bu günə qədər öz elmi aktuallığını qoruyub saxlayır ki, müasir zəmanəmizdə də neft Azərbaycanın ən başlıca təbii sərvətlərindən biri olaraq qalmaqdadır. Lakin bu gün neft vətənimizin sərvətlərini vəhşicəsinə çapıb-talayan çar, sonra isə sovet Rusiyasının asılılığından xilas olmağa nail olmuş, öz dövlətçiliyini bərpa etmiş azad Azərbaycan xalqının sərvətidir, halalca malıdır.

Müasir müstəqil Azərbaycan Respublikasının daxili və xarici siyasətinin mühüm üzvi tərkib hissəsini təşkil edən neft strategiyası ilk növbədə milli dövlətçiliyin möhkəmləndirilməsinə yönəlmişdir. Bu strategiya eyni zamanda ölkəmizdə bazar iqtisadiyyatının formalaşması və müstəqil Azərbaycan dövlətinin üzvi şəkildə dünya birliyinə qoşulmasında, inteqrasiyasında son dərəcə mühüm rol oynayır.

1994-cü il sentyabrın 20-də "Əsrin müqaviləsi" nin imzalanması ilə bilavasitə, ardıcıl surətdə həyata keçirilən milli neft strategiyası xarici investisiyaların əlverişli şərtlərlə vətən iqtisa-

diyyatına, ilk növbədə də yanacaq-energetika kompleksinə cəlb edilməsi Azərbaycanın neft sənayesinin inkişafı üçün son dərəcə zəruri və əvəzedilməz olan maliyyə bazarının yaradılması baxımından geniş imkanlar açmışdır. Xarici kompaniyalarla əlverişli əməkdaşlıq hesabına istehsalatın neft sahəsində durğunluq proseslərinin qarşısı alınmış, enerji ehtiyatlarının hasilatı və emalında ciddi irəliləyişlər əldə olunmuşdur. “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində neftimizin bizim üçün əlverişli qiymətlərlə dünya bazarına çıxarılması təmin olunmuşdur. Belə bir fakt təkzibedilməzdir ki, xarici kapitalın Azərbaycanın zəngin neft ehtiyatlarının mənimsənilməsində fəal iştirakı ölkənin sosial-iqtisadi, ictimai-siyasi və mədəni həyatına, dövlətimizin beynəlxalq durumuna ciddi şəkildə müsbət təsir göstərir.

Xarici kapital yatırımlarına respublikamızın həyatında bütövlükdə müsbət faktlar kimi baxılsa da, bununla yanaşı həmin bu amil “ikibaşlı dəyənəkdir”. Bu halın təbii ki, neqativ cəhətləri də ola bilər və bu məqamlar vaxtında neytrallaşdırılmalıdır. Elə buna görə də, Azərbaycanın həyatında neft faktorunun bütün sosial-iqtisadi, siyasi və beynəlxalq təzahürlərini aydın təsəvvür etmək son dərəcə vacibdir.

Elə bu baxımdan da XIX-XX əsrin əvvəllərində çarizmin Şimali Azərbaycanda yürütdüyü neft siyasətinin bütün çalarları ilə öyrənilməsi, həmin siyasətin mahiyyəti, məqsədləri və çoxtərəfli nəticələrinin aydınlaşdırılıb dəyərləndirilməsi tarixi təcrübənin aşkara çıxarılıb qiymətləndirilməsi, keçmişin tarixi dərslərinin saf-çürük edilib nəzərə alınması baxımından son dərəcə böyük elmi, siyasi və əməli əhəmiyyətə malikdir.

Bir daha qeyd etmək istərdim ki, bu mövzunun öyrənilməsi ona görə çox vacibdir ki, Rusiya imperiyasının neft siyasəti çarizmin bütün müstəmləkəçilik siyasətinin ən başlıca elementlərindən biridir.

Məlum olduğu kimi XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində inhisarlaşma prosesləri çar Rusiyasının sosial-iqtisadi və icti-

mai-siyasi həyatında son dərəcə ciddi nəticələrə gətirib çıxarmışdır. İnhisarçılar öz möhtəşəm iqtisadi imkanlarına arxalanaraq və çarizmin “antiinhisar” qanunvericiliyinin boşluqlarından məharətlə istifadə edərək imperiyanın daxili işlərinə fəal şəkildə qarışırdılar. Çar hökuməti bir tərəfdən inhisarların yaradılmasına qarşı yönəldilmiş qanunlar verir, digər tərəfdən isə bilavasitə olsa da, onların meydana çıxmasını şirnikləndirirdi. Nəticədə bu hökumət artıq elə özünün butulkadan buraxdığı “cinin” öhdəsindən gələ bilmirdi.

Bu gün də Azərbaycan iqtisadiyyatında inhisarlaşma prosesləri müşahidə olunmaqdadır. Odur ki, son dərəcə vacib olan antiinhisar xəttinin yürüdülməsində vaxtilə çar hökumətinin aparmış olduğu siyasətin səhvlərini təkrarlamamaq olduqca, həyati şəkildə vacibdir.

Azərbaycan nefti XIX əsrin 60-cı illərindən başlayaraq (elə bu günün özündə də) beynəlxalq münasibətlərdə mühüm rol oynayır. Təsadüfi deyildir ki, Ümummilli Lider H.Ə.Əliyev 1997-ci ildə qeyd edirdi ki, “Azərbaycanın neft və qaz sənayesinin həm tarixinə, ənənələrinə həm də, bugünkü imkanlarına dünyada böyük maraq vardır” [27, 40].

Lakin Azərbaycanın milli təbii sərvətlərinin, o cümlədən neftinin vəhşicəsinə istismar edilib mənimsənildiyi çar, sonra isə sovet imperiyalarının ağalığı dövrlərindən fərqli olaraq müasir mərhələdə Azərbaycan xalqı öz təbii sərvətlərinin tamhüquqlu sahibidir. Bu gün neftimiz dövlət müstəqilliyimizi möhkəmləndirən əsas amillərdən biridir.

İndiyə qədər Azərbaycan neftinin tarixinə həsr edilmiş son dərəcə geniş tədqiqatların mövcudluğuna baxmayaraq Vətən tarixşünaslığımızda XIX-XX əsrin əvvəllərində çarizmin yürütdüyü neft siyasəti xüsusi elmi araşdırmanın obyekti olmamışdır. Mövcud tarixi ədəbiyyatda bu problemin ayrı-ayrı məqamlarına toxunulsa da belə, bununla bağlı məsələlərin işıqlandırılması nə çar, nə də sovet dövründə obyektiv olmamışdır, dövrün tələbinə

uyğun olaraq, olması mümkün də deyildir.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi Vətən tarixşünaslığında bu tədqiqat üçün seçilmiş mövzu ayrılıqda götürülmüş xüsusi araşdırmanın obyekti olmasa da, bizi maraqlandıran mövcud problemin müəyyən süjetlərinə tarixi ədəbiyyatda bu və ya digər dərəcədə toxunulmuş, ona müəyyən diqqət yetirilmişdir. Xüsusən də bütövlükdə neft sənayesi tarixinin tarixşünaslığı və məhz çarizmin neft siyasətinə az-çox toxunulan tarixi ədəbiyyat arasında kəskin kontrast, fərq hiss olunur. Biz həmin məsələ ilə bağlı olaraq cəsarətlə iddia edə bilərik ki, XIX-XX əsrin əvvəlləri Azərbaycan tarixinin heç bir problemi neft məsələsi qədər geniş şəkildə öyrənilməyibdir. Lakin tarixşünaslığımızda bilavasitə çarizmin neft siyasətinə aid bütövlükdə və sistemli şəkildə araşdırılmış fundamental əsər indiyədək yoxdur. Ola bilsin ki, bu hal onunla əlaqədardır ki, XIX əsrin ortalarına yaxın Bakı nefti sənaye əhəmiyyəti qazanan kimi bu neft, onun çıxarıldığı rayon dünya siyasətinin obyektinə çevrilmiş, belə vəziyyət isə öz növbəsində çar mütləqiyyətinin neft siyasətinin özünü bir növ kölgədə qalmasına səbəb olmuşdur. Tarixçilər əsasən, öz diqqətlərini bilavasitə hadisələrin özünün gedişinə yönəldərək, bu hadisələri çarizmin siyasəti ilə əlaqələndirmişdilər. Ona görə də, neft məsələsində çar administrasiyasının bu və ya digər addımının səbəbləri və nəticələrini təhlil etmək üçün tarixi ədəbiyyatdan faktoloji materiallar götürülmüşdür.

XIX-XX əsrin əvvəlləri Rusiya tarixşünaslığı neft sənayesi və onun tarixinin ayrı-ayrı süjet və məsələlərinə kifayət qədər geniş diqqət ayırmışdır. Həmin dövr Rusiya tarixşünaslığına aid olan əsərlərdə [104; 56; 68; 150; 239; 67; 155 və b.] xeyli faktoloji materiallar var və bu əsərlər isti-isti baş vermiş hadisələrlə "daban-dabana" yazılıbdır, onlar üçün hadisələrə, problemlərə və bunların ayrı-ayrı təzahürlərinə necə deyərlər "içəridən baxış" səciyyəvidir. Bu əsərlərin bir çoxunda böyük dövlətçilik ambisiyaları hiss olunur [150; 155; 239], digərlərində bütün

Qafqaz üzrə problemlərin ayrı-ayrı tərəfləri (yenə də imperiyanın ümumqafqaz mənafeləri məcrasında) nəzərdən keçirilmişdir [56; 101]. Bir şey tamamilə gün kimi aydındır – Rusiya tarixşünaslığının nümayəndələrini nə Bakı neft mədənlərindən istifadənin vəhşi xarakteri, nə də, Azərbaycan xalqının sərvətinə, sağlamlığına və onun yaşadığı mühitə vurulan dəhşətli ziyan qətiyyən maraqlandırmırdı. Bu müəlliflər çox nadir hallarda faktların sadəcə qeydə alınmasının fövqünə qalxa bilirdilər. Bu əsərlərdə bütün məsələlərə ancaq və ancaq Rusiya xəzinəsinin maraqları yönümündə (özü də, gələcək perspektivlər qətiyyən nəzərə alınmadan) baxılırdı. Onlardan bəziləri tarixi faktları təkzib etməkdən belə çəkinməmişdir. Məsələn, V.İ.Raqozin və V.İ.Simonoviç iddia edirdilər ki, 1820-ci ilə qədər çar xəzinəsi hər hansı vergidən azad olunmuş neft quyularından heç bir gəlir götürmürdü. Bu iddia tamamilə əsassızdır və tədqiqatların göstərdiyi kimi, neft quyuları artıq 1806-cı ildən, yəni rus qoşunlarının Bakını işğal etdikləri, Abşeronun neftverən torpaqlarının Rusiyanın mülkiyyətinə keçdiyi dövrdən etibarən çar xəzinəsinin gəlir mənbəyinə çevrilmişdir. Belə bir müddəa tamamilə mübahisəsizdir ki, Azərbaycan torpaqlarını işğal etmiş çarizm özünün buradakı ağalığının ilk günündən etibarən bu diyarın sərvətlərini vəhşicəsinə soyub-talamaq hesabına Rusiya xəzinəsini doldurmağı öz qarşısına başlıca məqsəd kimi qoymuşdur.

Sovet dövrü Rusiya tarixşünaslığının bütöv bir sıra əsərlərində Bakı neft sənayesi inkişafının müxtəlif məsələləri nəzərdən keçirilmişdir. Belə tədqiqatlara S.M.Lisiçkinin [99], V.A.Pritulayevin [162], V.A.Nardovanın [118: 119: 120], L.E.Şepelyevin [259], A.A.Fursenkonun [255: 256], B.V.Ananiçin [46], V.İ.Frolovun [254], L.Eventovun [260], M.Y.Qefterin [63] və b. əsərlərini misal göstərmək olar. Bu müəlliflərdən A.A.Fursenko XIX əsrin sonlarında yaradılmasına dövlətin fəal surətdə dəstək verdiyi ilk neft inhisar birliklərinin təşkilat xüsusiyyətlərini əhatəli şəkildə tədqiq etmişdir. M.Y.Qefterin [63]

qələminin məhsulu olmuş əsərlərdən birində neft sənayesində dövlətin və inhisarçı kapitalın qarşılıqlı münasibəti çarizmin torpaq siyasətinin analizinin fonunda tədqiq edilir.

Y.İ.Lifşinin kitabında [98] isə Rusiyada fəaliyyət göstərmiş inhisarlar haqqında da maraqlı məlumat var. Lakin müəllif əsas diqqətini neft inhisarlarının, onların müxtəlif qurumlarının siyasətinə yönəldərək çarizmin neft siyasətini, o cümlədən də inhisarlara münasibətdə mövqeyini kölgədə saxlamışdır.

Artıq qeyd etdiyimiz kimi XIX-XX əsrin əvvəlləri Rusiya tarixşünaslığında neft istehsalının inkişafı probleminin ayrı-ayrı aspektləri nəzərdən keçirilmişdir. Adları sadalanmış əsərlərdə çarizmin neft siyasətinə toxunulsa da belə, bu bir qayda olaraq sırf epizodik xarakter daşıyır. Bu əsərlərin heç birində müəlliflər hətta araşdırdıqları sahədə çarizmin neft siyasətini kompleks şəklində öyrənməyi qarşılarına məqsəd kimi qoymamışdılar. Bu görünür ki, ilk növbədə onunla əlaqədar idi ki, çarizmin neft siyasətinin öyrənilməsi hər şeydən öncə saysız-hesabsız arxiv qaynaqlarının ələk-vələk etməklə materialların qətrə-qətrə, qram-qram toplamaq kimi zərurəti ortaya çıxarırdı. Bundan əlavə çarizmin ziddiyyətli, yarımçıq və uzaqgörməyən siyasətinin obyektiv öyrənilməsi labüd olaraq belə bir nəticəyə gətirib çıxaracaqdır ki, bu siyasət təmənnalı xarakter daşıyırdı. Bununla yanaşı onun yeganə məqsədi dərhal və fövqəladə gəlirlər (özü də istənilən üsullarla) götürmək idi ki, bu gəlirlər heç də həmişə dövlət xəzinəsi üçün nəzərdə tutulmurdu; çox vaxt bu siyasəti korrupsiya içərisində itib-batmış və ilk növbədə öz şəxsi gəlirlərini düşünən məmurlar müəyyənləşdirir və həyata keçirirdilər.

Belə nəticə isə, təbii ki, Rusiyanın bölgədəki "mövcudluğu"nun Azərbaycan üçün "müsbət", "əhəmiyyətli" nəticələrini əsaslandırmağa, onlara haqq qazandırmağa və onları göylərə qaldırmağa yönəldilmiş, köklənmiş sovet tarixşünaslığının tarixi gerçəklikdən uzaq konsepsiyasına uyğun gəlmirdi. Sovet dövrünün konyunktur, ideoloji tələbləri ilə hesablaşmaq məcburiyyə-

tində qalan müəlliflər çox nadir hallarda faktların sadəcə qeydə alınması, sadalanması praktikasından uzağa gedə, həmin praktikanın fövqünə qalxa bilirdilər.

Tədqiq olunan mövzunun ayrı-ayrı süjetlərinə Azərbaycan tarixşünaslığında da toxunulmuşdur. Bizim sələflərimizin nəşrləri çarizmin Şimali Azərbaycanda yürütmüş olduğu neft siyasəti tarixinin öyrənilməsi baxımından çox müsbət rol oynamışdır.

XX əsrin ortalarında mərhum akademik Ə.S.Sumbatzadə [246] XIX əsrdə Şimali Azərbaycanda neftin hasilatı, emalı, istehsalat texnikası, nəqli və neft sənayesi tarixinin bir çox digər məsələlərinin araşdırılması işinə ciddi töhfələr vermişdir.

Bu baxımdan AMEA-nın müxbir üzvü, mərhum M.Ə.İsmayılovun əsərlərini xüsusi olaraq qeyd etmək zəruridir. Bakı, Tbilisi, Sankt Peterburq və başqa arxiv qaynaqlarından toplanmış zəngin materiallar əsasında yazılmış həmin əsərlərdə [31; 80; 81] M.Ə.İsmayılov Şimali Azərbaycan neft sənayesində müqaitə sistemi, onun məğzi və ləğvi, Azərbaycan neftinin həm diyarın, həm də bütövlükdə Rusiya imperiyasının sosial-iqtisadi strukturunda oynadığı möhtəşəm rol hərtərəfli şəkildə işıqlandırılmışdır.

Bu mövzunun araşdırılmasında, xüsusən də çar hökumətinin neft inhisarlarına münasibətinin öyrənilməsində S.S.Əliyarovun "Birinci Dünya müharibəsi dövründə Azərbaycanda neft inhisarları" [45] adlı əsərinin bizə böyük köməyi olmuşdur. Azərbaycan tarixinin görkəmli tədqiqatçıları və bilicilərindən biri olan müəllif bu əsərdə Birinci Dünya müharibəsinin neft sənayesinə təsiri, başlıca inhisar birliklərinin fəaliyyəti, onların törəmə təşkilatları, çarizmlə bu birliklər arasındakı münasibətlər və digər məsələləri ətraflı şəkildə, detalları ilə araşdırmışdır. İnhisar birliklərinin siyasi konsolidasiyası, inhisarçı qurumlarla dövlət strukturları arasında qovuşma, çulğalaşma proseslərinin getməsi haqqında müəllifin adı çəkilən əsərdə göstərdiyi faktlar xüsusilə qiymətlidir.

Mövzunun tədqiqində neft sənayesi tariximizin görkəmli tədqiqatçılarından olan M.C.İbrahimovun 1984-cü ildə nəşr olunmuş "İmperializm dövründə Azərbaycan neft sənayesi" monoqrafiyasından da istifadə edilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının prezidenti möhtərəm İ.H.Əliyevin hələ 1997-ci ildə işıq üzü görmüş çox sanballı monoqrafiyasında [28] Azərbaycan neftinin dünya siyasətindəki rolu hərtərəfli şəkildə işıqlandırılmışdır.

Azərbaycan tarixşünaslığının bütöv bir sıra əsərlərində [234; 38; 39; 235; 114; 115; 116; 32 və b] də çarizmin Şimali Azərbaycanda yürütdüyü neft siyasəti haqqında bəzi məlumatlar vardır. Lakin əsas tədqiqat mövzu və məqsədləri başqa olan həmin əsərlərdə çarizmin neft siyasəti, təbii ki, xüsusi tədqiqat obyekti rolunu oynamamışdır və oynaya da bilməzdi. Çünki, artıq qeyd edildiyi kimi, bu əsərlər yaxın olsa da, başqa mövzuların tədqiqinə həsr olunmuşdur.

Azərbaycan tarixşünaslığında bütöv bir sıra məqalələr [101; 57; 49; 51; 247; 55; 108; 109; 116] də var ki, onlarda bizi maraqlandıran problemə bu və ya digər dərəcədə toxunulmuşdur. Bu araşdırmalarda neft sənayesi inkişafının bir çox məsələləri ilə bağlı (neft hasili və emalı texnikasının, neft nəqli vasitələrinin inkişafı, neft sənayesinə yatırılmış kapitalın mənşəyi, tərkibi və s.) xeyli faktiki materiallar vardır. Bu baxımdan xarici kapitalın neft sənayesinə axını, bu kapitalın inhisarlaşması məsələlərinə həsr edilmiş məqalələr xüsusi ilə maraqlıdır.

Tarixi əsərlərdə öz əksini tapmış çoxtərəfli informasiyalardan çar hökumətinin neft siyasəti çərçivəsində atılmış bu və ya digər addımları doğurmuş zəminin öyrənilməsində, həmin siyasətin nəticələrinin dəyərləndirilməsində geniş istifadə olunmuşdur.

Beləliklə, yuxarıda gətirilən tarixşünaslıq xülasəsi də bir daha sübut edir ki, neft məsələsi istər çar Rusiyası, istər Sovet imperiyası, istərsə də müasir tarixi mərhələdə neçə-neçə tədqi-

qatçılar nəslinin diqqət mərkəzində olmuşdur və olmaqdadır. Bununla belə bu gün də həmin problemin öyrənilməsi işinin artıq başa çatdığını söyləmək hələ çox-çox tezdir. Neft istehsalatı tarixi ilə bağlı olan bütöv bir sıra məsələlər vardır ki, onlar bu gün də öz tədqiqatçılarını gözləyir. Bu günə qədər xüsusi, ayrıca, obyektiv tədqiqatın obyekti olmamış mövzular içərisində XIX-XX əsrin əvvəllərində Şimali Azərbaycanda çarizmin neft siyasəti mövzusu da dərhal nəzərə çarpır. Bununla yanaşı öz əsərləri bizim seçdiyimiz mövzunun tədqiqi işini xeyli yüngülləşdirmiş, bu iş üçün zəruri elmi zəmin yaratmış sələflərimin əməyini böyük minnətdarlıq hissi ilə qeyd etməyi özümə borc sayıram.

Bu monoqrafiyanın yazılmasında əsas məqsəd XIX-XX əsrin əvvəllərində çarizmin Şimali Azərbaycanda yürütdüyü neft siyasətini kompleks şəkildə və obyektiv olaraq tədqiq etməkdir.

Bu əsas elmi məqsəddən çıxış edən müəllif buradan irəli gələn aşağıdakı konkret elmi vəzifələrin həllinə cəhd göstərmişdir.

- çarizmin Şimali Azərbaycanda neftli torpaqlara münasibətdə yürütdüyü siyasətinin təkamülünü izləmək;
- çarizmin neft siyasətində vergi, xüsusən də aksiz məsələlərini nəzərdən keçirmək;
- neftin daşınmasına münasibətdə yürüdülən siyasəti işıqlandırmaq və bu zaman çarizmin neft-boru kəmərləri vasitəsilə neftin nəqlinə xüsusi diqqət yetirmək;
- çarizmin neft sənayesindəki xarici kapitala münasibətini açıb göstərmək;

Çarizmin neft siyasətinin tarixi üzrə sənədli materialların əsas qatları çar Rusiyasında sənayenin bu sahəsi üzərində nəzarəti həyata keçirən və bu sahəni idarə edən dövlət idarələrinin fondlarında qorunub saxlanılmışdır. Məsələ burasındadır ki, neft sənayesində xüsusi kapitalist müəssisələrinin şəriksiz hökmranlığına baxmayaraq çar hakimiyyət orqanları həmin sahənin hə-

yatına daim və fəal surətdə müdaxilə edirdi.

Qafqazda canişinlik şəklində xüsusi idarəçilik sisteminin mövcudluğu ilə əlaqədar olaraq 1887-ci ildən Bakı neft sənayesi Tiflisdə yerləşən və bilavasitə canişinin özünə tabe olan Qafqaz dağ-mədən idarəsinin ixtiyarında idi. Bu idarə rəsmən "Qafqaz və Qafqaz Arxasında Dağ Sahəsi Üzrə İdarə" adlanırdı. Qafqaz diyarının idarəsi üzrə mərkəzi orqan hələ 1845-ci ildə yaradılmış və Sankt-Peterburqda yerləşən Qafqaz komitəsi idi. Bu komitənin başlıca vəzifəsi mərkəzi hakimiyyət orqanlarının müdaxiləsi tələb edilən məsələlərin müzakirə olunması idi.

1873-cü ildə neft mədənləri haqqında "Qaydalar"ın tətbiq edilməsi və Dağ Departamentinin Maliyyə Nazirliyinin nəzdindən çıxarılaraq Dövlət Əmlak Nazirliyinin tabeçiliyinə verilməsi ilə əlaqədar olaraq Bakı neft sənayesi də həmin departamentin nəzarətinə tabe edilmişdir.

1883-cü ildə Qafqaz canişinliyinin, onunla birlikdə Qafqaz komitəsinin də ləğv edilməsi neft sənayesinin büsbütün Dağ Departamentinə tabe olunmasına gətirib çıxardı. Əvvəllər canişinliyin tabeçiliyində olan Qafqaz Dağ İdarəsi Dağ Departamentinin yerli orqanına çevrildi [86, 287-290].

1905-ci il oktyabrın 27-də Dağ Departamenti yenicə təşkil edilmiş Ticarət və Sənaye Nazirliyinin ixtiyarına keçdi. 1906-cı ildə Dağ Departamentinin nəzdində Xüsusi Neft Mədənləri Şöbəsi yaradıldı. Dağ Departamenti faktiki olaraq neft sənayesi üzərində hökumət nəzarəti ilə bağlı olan bütün məsələləri bu və ya digər dərəcədə həll edən başlıca orqan rolunu oynayırdı.

Mövcud monoqrafiyanın yazılmasında bu adları çəkilən dövlət strukturlarının Sankt-Peterburq şəhərindəki Rusiya Dövlət Tarix Arxivinin fondlarında, ilk növbədə də 20-ci (Ticarət və Manufaktura Departamenti), 23-cü (Ticarət və Sənaye Nazirliyi), 37-ci (Dağ Departamenti), 561-ci (Nazirin Məxfi Hissə Üzrə Xüsusi Dəftərxanası), 563-cü (Maliyyə Komitəsi) və başqa fondlarında saxlanılan materiallarından geniş istifadə edilmişdir.

Bu fondlarda çarizmin aksiz siyasəti, neft sənayesinin inkişafına yönəlmiş tədbirlər, neft sənayeçiləri qurultaylarının çağırılması və onların gedişi, neft boru kəmərlərinin çəkilməsi, Cənubi Qafqaz dəmir yolu işinin nizamlanması, neftverən torpaqlar, neft sənayesi üzrə səhmdar cəmiyyətlərin nizamnamələrinin təsdiq edilməsi və s. haqqında çox maraqlı və qiymətli materiallar qorunub saxlanılmaqdadır.

1900-cü ilə qədər neft sənayesi müəssisələrinin yaradılması və onların fəaliyyəti üzərində hökumət nəzarətini Maliyyə Nazirliyi sisteminə daxil olan Ticarət və Manufaktura Departamenti, sonradan isə yenə də həmin nazirliyin nəzdində olan Ticarət Şöbəsi tərəfindən həyata keçirilirdi. 1905-ci ildə Ticarət Şöbəsi Ticarət və Sənaye Nazirliyinin tərkibinə daxil edildi. Bu şöbənin funksiyalarına yaradılan səhmdar cəmiyyətlərin nizamnamə layihələrinin nəzərdən keçirilməsi də daxil idi. Layihələr üzrə qeydlər şirkətlərin təsisçiləri ilə razılaşdırıldıqdan sonra şöbə bu nizamnamə layihələrini Nazirlər Şurasına göndərirdi. Lakin hər hansı şirkət üçün hansısa "xüsusi imtiyazlar" nəzərdə tutulurdusa belə nizamnamə layihələri Dövlət Şurasının təsdiqinə verilirdi [163, 26].

Ayrı-ayrı ölkələrdə, həmin ölkələrin qanunları əsasında yaradılmış, lakin Rusiyada fəaliyyət göstərən xarici neft şirkətlərinin müxtəlif vəsatətləri həmin təsdiq yolunu keçməli idi.

Belə materiallar daha geniş və tam şəkildə Maliyyə, habelə Ticarət və Sənaye Nazirliklərinin fondlarında qorunub saxlanılmışdır. Bu fondlarda saxlanılan sənədlər və materiallar içərisində neft məhsulları üzərinə qoyulmuş aksiz rüsumları haqqında olan məlumat qatları böyük bir qrup təşkil edirlər. Bu rüsumların qoyulması, yığılması üzərində rəhbərlik və nəzarət Maliyyə Nazirliyinin Qeyri-Müəyyən Rüsumlar Departamentinin (574-575-ci fondlar) səlahiyyətində idi.

Dəmir yolu ilə neft yüklərinin daşınması tariflərinin müəyyənləşdirilməsi və magistral neft kəmərlərinin çəkilməsi ilə bağ-

lı olan məsələlər 1889-cu ildə Maliyyə Nazirliyinin nəzdində yaradılmış Dəmir Yolu İşləri Departamentinin (268-ci fond) səlahiyyətlərinə daxil idi. Bu monoqrafiyanın yazılmasında həmin fondun müvafiq materiallarından istifadə edilmişdir.

Mövcud monoqrafiyanın arxiv qaynaqları içərisində son dərəcə vacib yeri Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivinin fondlarında saxlanılan materiallar tutur. Bu arxivin 44-cü və 45-ci fondlarında (müvafiq olaraq Bakı quberniya idarəsi və Bakı qubernatorunun dəftərxanası fondları) neftli torpaq sahələrinin kəşfiyyat və hasilat üçün verilməsi haqqında külli miqdarda materiallar toplanmışdır. Həmin çox zəngin arxivin 92-ci (Qafqaz Dağ İdarəsi) fondunda isə xəzinə torpaqlarında neft çıxarılması qaydaları, neft sənayesində iltizam (müqatiə) sisteminin ləğvi, neftverən torpaqların icarə qaydaları, neftli torpaq hərracları, aksiz rüsumlarının toplanması, mədənlərdə dəmir yolu nəqliyyatı işinin nizama salınması, neft kəmərlərinin çəkilməsi, neftin hasilatı və emalı, neft sənayesində müxtəlif cəmiyyətlərin (şirkətlərin) yaradılması, neft sənayeçiləri qurultayları və s. külli miqdarda müxtəlif məzmunlu və yönümlü materiallar vardır ki, neft sənayesinin XIX-XX əsrin əvvəlləri tarixinin heç bir məsələsi həmin qaynaqlarsız obyektiv surətdə tədqiq oluna bilməz.

Onu da xüsusi olaraq qeyd etmək istərdik ki, mövcud mövzunun işlənilməsi üçün Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultaylarının və Bakı Neft Firmaları Nümayəndələrinin müzakirələrinin protokolları son dərəcə mühüm əhəmiyyətə malikdir. Həmin sənədlər əsasən bu arxivin 532-ci fondunda (Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayının şurası) saxlanılır.

Bununla yanaşı haqqında danışdığımız arxivin 798 (Nobel qardaşları neft hasilatı şirkətinin Bakı şöbəsi), 385 (Cənubi Qafqaz Dəmir Yolunun Ağ Neft Borusu Xidməti), 387-ci (Bakı Ticarət Limanı İdarəsi) və başqa fondlarında saxlanılan müxtəlif sənədlər, materiallar, statistik məlumatlar bizi maraqlandıran problemin bütöv bir sıra süjetlərinin işıqlandırılması baxımından

son dərəcə böyük əhəmiyyətə malikdir.

Arxiv materialları ilə tanışlıq belə bir nəticəyə gəlməyə imkan verir ki, neft sənayesi inkişaf etdikcə, bu məhsulun iqtisadi əhəmiyyəti gücləndikcə Bakı nefti ilə bağlı məsələlərin həlli tədricən yerli idarələrdən mərkəzi və ali orqanların ixtiyarına keçirdi.

Tədqiqat üçün seçilmiş mövcud mövzunun heç də bütün məsələləri, təkcə arxiv qaynaqları əsasında araşdırıla bilməzdi. Odur ki, onlardan bir çoxu artıq nəşr edilmiş müxtəlif qaynaqlara söykənilməklə öyrənilmişdir. Belə nəşrlər içərisində ümumi və xüsusi xarakterli statistik və qeyri-statistik toplular, ayrı-ayrı xülasələr, icmallar, hesabatlar və b., habelə dövrü mətbuatın materialları xüsusi yer tutur.

Müxtəlif dövrlərdə müxtəlif məqsədlərlə və fərqli formatlarda nəşr olunmuş bu qaynaqlar sırasından bizim mövzumuz üçün, düşünürük ki, ilk növbədə Rusiya imperiyası qanunları toplusunu [156; 157; 158; 159; 160] qeyd etmək lazımdır. Bu toplularda cəmləşdirilmiş qanunlar, sərəncamlar, fərmanlar, əsasnamələr bir çox sahələrdə olduğu kimi neft sənayesinə münasibətdə çar Rusiyasında yürüdülmüş hökumət siyasətinin məğzi, məqsədi, təkamül meylləri və mərhələlərini başa düşməyə, izləməyə, dəyərləndirməyə imkan verir.

Mövcud mövzunun işlənilməsində ayrı-ayrı illər üzrə müxtəlif illik statistik toplular, neft sənayeçiləri üçün məlumat kitabçaları [242 və b] neft sənayesinin durumu haqqında qısa statistik oçerklər [95 və b] və başqalarında toplanılmış məlumatlardan gen-bol bəhrələnilmişdir. Bu məcmuələrdə saxlanılan sənədlər və materiallar çar hökumətinin neft istehsalatı sahəsində həyata keçirdiyi müxtəlif tədbirlərin nəticələrini izləməyə, xüsusən də, birinci dünya müharibəsi illərində çarizmin neft siyasətini əhatəli şəkildə araşdırmağa imkan vermişdir.

Çarizmin neft siyasətinin vergi məsələləri haqqında qiymətli məlumatlar "Bakı neft sənayesinin xülasəsi" [136; 137; 138;

139; 140; 141; 142; 143; 144; 145] adlı illik icmallarda, aksiz və başqa gəlirlərin qaynağı olan ayrı-ayrı sənaye sahələri üzrə xülasələrdə [146; 147] "Rus sənayesi və ticarətinə dəstək cəmiyyətinin əsərləri"ndə [251; 252; 253], ayrı-ayrı yüksək rütbəli çar məmurları və idarələrinin hesabatlarında [58] qorunub saxlanılmışdır.

Neftli torpaqlar və çar hökumətinin belə torpaqlara münasibəti haqqında çox maraqlı məlumatlar XIX əsrin sonlarında Tiflis şəhərində işıq üzü görmüş çoxcildli "Cənubi Qafqaz dövlət kəndlilərinin iqtisadi məişətini öyrənmək üçün materiallar" [103] adlı nəşrdə toplanılmışdır.

Çar hökumətinin neft boru-kəmərlərinə, neftin bu kəmərlər vasitəsi ilə nəqlinə münasibətinin öyrənilməsi baxımından Rusiya İmperator Texniki Cəmiyyəti nəzdindəki Neft Boru Kəmərləri və Neft İşinin İnkişafı Tədbirləri Üzrə Komissiyanın əsərləri xeyli qiymətli məlumatlarla zəngindir [250].

Mövcud dissertasiyada dəmir yolu və su nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi, işinin nizamlanması tədbirlərinin araşdırılması zamanı Qafqaz və ABŞ-da neft hasilatı işlərinin müqayisəli təhlilinə həsr edilmiş təsvirin [151], habelə dağ-mədən sənayesinin ayrı-ayrı sahələri üzrə ümumi xülasələrin [148] materiallarından bəhrələnilmişdir.

Nəşr olunmuş qaynaqlar, o cümlədən də çoxsaylı sənəd və materiallar, külliyyatlar içərisində "İnhisarçı kapital Rusiya neft sənayesində" adlı məcmuəni [110; 111], xüsusi olaraq qeyd etmək lazımdır. Bu məcmuə olmadan, çox güman ki, çarizmin xarici kapitala münasibəti, neft sənayesində inhisarlaşma prosesləri, inhisarların dövlət strukturları ilə qovuşması və s. ciddi problemlərin ətraflı surətdə və tam şəkildə araşdırılması mümkün olmazdı.

Araşdırdığımız problem üzrə çox faydalı məlumatlara "Neftyanoe delo", "Kaspi", "Bakinskie izvestiya", "Jeleznodorojnoe delo", "Russkoe sudoxodstvo", "Russkie vedomosti"

və s. dövri mətbuat orqanlarının səhifələrində də rast gəlmək mümkündür.

Göründüyü kimi, bütövlükdə götürüldükdə mövcud mövzunun mənbəşünaslıq bazası xeyli genişdir. Qaynaqların məlumatları çar hökumətinin neft sənayesinə münasibətdə yürütdüyü siyasətin əsas mərhələləri və istiqamətini, neft inhisarları ilə çar mütləqiyyəti arasındakı qarşılıqlı münasibətlərini, onların ortaq maraqlarını, birgə fəaliyyətini açıb göstərməyə imkan verir.

Bu monoqrafiya XIX-XX əsrin əvvəllərində çarizmin Şimali Azərbaycanda yürütmüş olduğu neft siyasətinin kompleks şəkildə öyrənilməsinə həsr edilmiş ilk tədqiqatdır. Müəllif mövzunun vacibliyi və əhəmiyyətini habelə onun bu vaxta qədər ayrıca, müstəqil, xüsusi araşdırmanın tədqiqat obyekti olmadığını nəzərə alaraq müxtəlif qaynaqların materiallarının xeyli hissəsini ilk dəfə elmi dövriyyəyə cəlb etməklə problemin ümdə məsələlərini nəzərdən keçirməyə, çarizmin bu sahədə yürütdüyü siyasətin Bakı neft sənayesinin inkişafına təsirini müəyyənləşdirməyə çalışmışdır. Monoqrafiyada eyni zamanda çarizmin siyasətinin neft sənayesinin inkişafına yönəldiyini, yoxsa gələcək perspektivlər nəzərə alınmadan xəzinənin sürətli gəlirləri əldə etməsinə hesablandığını, habelə bu siyasətin nə dərəcədə səmərəli olduğunu aydınlaşdırmağa cəhd göstərilmişdir.

Əsərdə habelə neft sənayesi tarixinin bir sıra məlum məqamları da yenidən götür-qoy edilmiş və onlar yenidən qiymətləndirilmişdir.

Çarizmin neft siyasətinin interpretasiyasına müəllif yanaşması da yenidir. Bizim sələflərimiz olmuş tədqiqatçılar burada nəzərdən keçirilmiş bir çox məsələlərə əvvəlcədən hazırlanmış konsepsiya ilə yanaşmış və bir qayda olaraq obyektiv analiz əvəzinə faktların həmin konsepsiyaya "uyğunlaşdırılmasına" çalışmışdılar. Belə ki, tədqiqatçıların çoxu, xüsusən də çar dövrü müəllifləri, sovet dövrü rus tarixşünaslığı Rusiyanın Şimali Azərbaycanda yürütdüyü işğalçı, müstəmləkəçilik siyasətinə

haqq qazandırmağa çalışmış, bu siyasəti ancaq mütərəqqi hal kimi qiymətləndirmiş və belə mövqeyə müvafiq olan fakt və materialları "üzə" çıxarmışdılar. Nəticədə çarizmin müstəmləkə siyasətinin, o cümlədən neft siyasətinin bir çox məqam və xüsusiyyətləri işıqlandırılmamış qalırdı.

Mövcud tədqiqatın müəllifi imkan daxilində obyektiv vəziyyəti, tarixi durumu əks etdirən faktların məcmusundan istifadə etməklə, tarixşünaslıqda bu vaxta qədər əldə edilmiş nailiyyətlərə söykənməklə problemi öyrənməyə və qiymətləndirməyə çalışmışdır.

Bu monoqrafiyanın materialları, nəticələri və ümumiləşdirmələri Azərbaycan tarixi, habelə ayrı-ayrı təsərrüfat sahələri, ilk növbədə neft sənayesinin tarixi üzrə ümumiləşdirici əsərlərin yazılmasında, orta, ali və orta ixtisas məktəbləri üçün dərsliklərin tərtib olunmasında, mühazirə kurslarının hazırlanmasında, xüsusi kurs və seminarların keçirilməsində istifadə oluna bilər.

Monoqrafiya və onun ayrı-ayrı materialları tarixçilər, politoloqlar, siyasətçilər bütövlükdə vətən tarixi ilə maraqlanan hər bir oxucu üçün maraqlı ola bilər.

I FƏSİL

NEFT SƏNAYESİNİN XƏZİNƏNİN QAZANC MƏNBƏYİNƏ ÇEVİRİLMƏSİ

1.1. Şimali Azərbaycanda neft istehsalı inkişafının ümumi xülasəsi

Azərbaycan ərazisində neftdən istifadə ən qədim dövrlərdən məlumdur. Ondan işıqlandırıcı material, gəmilərin qatranlanması, arabaların yağlanması, habelə yanacaq və müalicə vasitəsi kimi istifadə olunurdu. Çıraqların (fənərlərin) meydana çıxması ilə neftdən işıqlandırıcı kimi fərdi istifadə xeyli artmışdır.

Neftə tələbatın durmadan artması onun hasilatının yeni üsullarını meydana çıxardı, neft hasilatının köhnə çala üsulu quyu üsulu ilə əvəzləndi. Bu keçidin, dəyişikliyin dəqiq tarixini müəyyənləşdirmək qeyri-mümkündür. Lakin Bakı neft mədənlərinin 1636-cı ildə Xəzər sahillərinə səfər etmiş Adam Oleari tərəfindən tərtib olunmuş təsviri vardır. O, yazırdı ki, neft Bakıdan bir qədər aralıda daimi quyulardan çıxarılır və satış üçün iri arabalarla müxtəlif yerlərə daşınırdı. Otuza qədər neft quyusu bir-birindən bir tüfəng atəşi məsafədə yerləşir və onlardan neft güclü bulaq kimi çıxır [149, 483].

1683-cü ildə Səfəvilər dövlətinə göndərilmiş İsveç səfarətinin katibi Kempfer Bakıda olmuş və buradakı «neft bulaqlarının» təsvirini tərtib etmişdir.

İngilislər də Bakı neftinə maraq göstərirdilər. 1741-ci ildə

ingilis-rus ticarət kompaniyası öz direktorlarından biri olan S.Hanveyi Bakıya göndərərək ona buradakı neft mədənləri ilə bağlı olan işlərin durumunu öyrənməyi tapşırmışdı. 1754-cü ildə o, «Xəzər dənizində ingilis ticarəti haqqında tarixi oçerk» əsərini çap etdirdi. Bu əsərdə müəllif Bakı ərazisində neft işinin durumunu təsvir edirdi [99, 22].

Səfəvilər səltənətindəki Rusiya səfirliyinin əməkdaşı, 1733-1735-ci illərdə Bakıda olmuş doktor S.Lerxin 1790-cı ildə nəşr olunmuş əsərində müəllif bildirirdi ki, neft quyulardan iri daş çalalara axır, sonra isə oradan nefti satmaq üçün iri tuluqlarda arabalarla Şamaxıya, Gilana və b. yerlərə aparır, qalanından isə şəhərdə istifadə edirdilər [154, 89].

Bakı xanlığının Rusiya tərəfindən işğalına qədər neft quyuları xanın inhisarında idi. Bakı xanlığında ildə 200 min pud neft çıxarılır, onun da satışından hər il xan xəzinəsinə 40 min rubl daxil olurdu. Neft, əsasən, İrana və Dağıstana ixrac olunurdu. Bakının Rusiya tərəfindən işğalına qədər burada 116 qara və 1 ağ neft quyusu var idi [99, 24].

Şimali Azərbaycandakı neft quyularının sayı haqqında ilk dəqiq məlumat 1825-ci ilə aiddir. «Neft quyularının və neftin saxlanılması üçün anbarların vəziyyəti haqqında cədvəllər»dən görünür ki, 1825-ci ilin əvvəllərində Bakı ətrafında 121 neft quyusu var idi [1, 20-22].

Həmin qaynağın məlumatına görə bu dövrdə Bakı neft sənayesi rayonunda neftin saxlanılması üçün 32 anbar var idi. Bunlardan əlavə Bakıda, qala divarlarının yanında Suraxanı ağ neftini küplərdə saxlamaq üçün iki çox da böyük olmayan daş tikili də mövcud idi [1, 20-22].

Çıxarılan neftin keyfiyyətinə görə birinci yerdə Suraxanı quyuları dururdu: onlardan ağ neft çıxarılırdı. İkinci yerdə tünd yaşıl neft verən Balaxanı və Bibiheybət quyuları dururdu. Başqa yerlərdən isə qara neft çıxarılırdı.

Çar hökuməti və müqatiəçilər gəlirləri artırmaq məqsədi

ilə neftə çox baha qiymət qoyurdular. Məsələn, 14 noyabr 1839-cu il tarixli «əlahəzrət hökmünə» görə Balaxanıda neftin hər puduna 35 qəpik məbləğində qiymət qoyulmuşdu. 1846-cı ilin yanvarında Qafqaz canişini Vorontsov Xəzər Xəzinə Palatasına neftin bir pudunun qiymətini 40 qəpiyə, 1847-ci ilin əvvəlində isə Şamaxı Xəzinə Palatasına bu qiyməti artıq 45 qəpiyə qaldırmağı əmr etmişdi [6, 59-62].

Neftin çox baha qiymətləri şəraitində xəzinənin neft mədənlərindən gəlirləri çıxarılan neftin miqdarından düz yox, tərs mütənasibdə idi. Bəzən xəzinə hasilatın az olduğu şəraitdə neftdən daha çox gəlir əldə edirdi. Məsələn, 241,6 min pud neft çıxarıldığı 1839-cu ildə xəzinənin gəliri 81 min rubl, cəmisi 219,5 min pud neft hasil edildiyi 1844-cü ildə isə 125 min rubl olmuşdur [6, 59-62].

XIX əsrin 50-60-cı illərində neft quyularının sayının xeyli artması müşahidə olunurdu. Artıq XIX əsrin 60-cı illərinin I yarısında Bakı neft sənayesi rayonunda 218 neft quyusu vardı ki, onlar da Bakının mədən rayonları üzrə aşağıdakı şəkildə yerləşmişdir. Balaxanıda 102, Binəqədidə 65, Bibi-Heydətdə 27, Suraxanıda 19 və Bağça adlanan yerdə 5 quyu [246, 279; 74, 160-162].

Tezliklə su quyularına bənzər primitiv neft quyularını buruq üsulu ilə qazılan dardiametrli neft quyuları əvəz etdi. Bunlar da neftin quyudan çıxarılmasının yeni texnikasını ortaya çıxardı. Heyvan dərisindən olan neft tuluqları texniki cəhətdən daha mükəmməl vasitə-jelonka ilə əvəzləndi.

Neftin əllə çıxarılmasının atla çıxarılması ilə əvəzlənməsi isə ləng gedirdi. Ancaq XIX əsrin 70-ci illərinin əvvəllərində neftin quyulardan çıxarılmasında iş heyvanlarından istifadə geniş miqyas almışdır. Artıq 80-ci illərin sonlarından isə neft çıxarılmasında iş heyvanlarından istifadə buxar maşınları vasitəsi ilə hasilat tərəfindən sıxışdırılmağa başlayır. Hərçənd ki, Bakı neft mədənlərindəki neft çıxarılmasında buxar gücündən istifadə ilk

dəfə hələ 1873-cü ildə tətbiq olunmuşdur. Neft sənayesində buxar maşınlarından istifadənin hansı sürətlə yayılmasını belə bir fakt sübut edir ki, 1883-cü ildə Bakı neft mədənlərində artıq ümumi gücü 1458 at gücü olan 141 buxar maşını işləyərdi. 1893-cü ildə bu maşınların sayı 605-ə (10054 at gücü), 1901-ci ildə isə 2769-a (70707 at gücü) çatmışdır [245, 24]. Bakı neft sənayesi öz enerji təchizatına görə çar imperiyasının bir çox sənaye sahəsini üstələyirdi.

Məlumdur ki, Bakı neft mədənlərində buruq üsulu ilə ilk quyu 1848-ci ildə Bibiheybətdə mühəndis Semyonov tərəfindən qazılmışdır. Lakin bu cəhd uğursuz olmuş, quyu neft verməmişdir. 1871-ci ildə buruq üsulu ilə qazılan neft quyusu, nəhayət ki, neft verdi: əvvəlcə, sutkada 700 pud, sonralar isə 2000 pud [154, 28].

Abşeron yarımadasında quyuların əllə qazılması ancaq 1872-ci ildən etibarən neftin daha səmərəli – buruq üsulu ilə qazılması ilə əvəzlənməyə başlamışdır [246, 81].

1872-ci ildə müqatiə sisteminin ləğvindən sonra Bakı neft hasilatı sənayesi müstəsna sürətlə inkişaf etməyə başlamışdı. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, istismar olunan buruq quyularının sayı 1873-cü ildəki 9-dan 1901-ci ildə 1740-a çatmışdır [246, 85]. Bu dövrdə kütləvi şəkildə texniki yeniliklər tətbiq olunurdu. Nəticədə illik neft hasilatının həcmi 1873-cü ildəki 3,9 mln puddan 1901-ci ildə 667,1 mln puda qalxmış, yəni 171 dəfə artmışdı [246, 85]. XIX əsrin 80-90-cı illərində neft və neft məhsullarından istifadənin sürətlə genişlənməsi də sözügedən məhsulun hasilatının artımında çox böyük rol oynayırdı. Bu illərdə bir çox dəmir yolları, Xəzər və Volqa donanmaları, çoxsaylı sənaye müəssisələri neft yanacağı ilə işləməyə başlamışdır.

Dəmir yolu nəqliyyatı tərəfindən duru yanacağın işlədilməsi 1885-ci ildəki 5 mln puddan 1897-ci ildə 72 mln. puda çatmışdı. 1890-1895-ci illərdə Volqada üzən gəmilər ildə orta hesabla 10 mln. pud neft qalığı sərf edirdi [50, 9].

1898-ci ildə Bakı neft sənayesi rayonu neft hasilatının həcminə görə ABŞ-ı geridə qoydu. 1901-ci ildə dünya neft hasilatının yarıdan çoxu Bakının payına düşürdü.

Bizim ölkəmizdə neft emalının meydana çıxmasının dəqiq tarixi məlum deyildir. Güman etməyə əsas vardır ki, Bakıda neftayırma üsulu çoxdan məlum idi, lakin sənaye miqyasında onu hələ ki, tətbiq etmirdilər. Yuxarıda deyilənlərə sübut olaraq artıq adını xatırladığımız, hələ 1735-ci ildə Xəzər sahillərində olmuş akademik İ.Lerxin aşağıdakı qeydlərini göstərmək olar: «Neft tez yanmağa başlamır, o, tünd qonur rəngdədir və onu emal edəndən sonra açıq sarı rəng alır. Ağ neft bir qədər bulanıqdır, lakin emal etdikdən sonra spirt kimi işıqlı (aydın – N.K.) olur və o, çox tez alışır» [97, 22].

Bu, elmi ədəbiyyatda olan və fotogenin, daha doğrusu neft emalının kəşf edilməsinin qədimliyini göstərən hələ ki, yeganə məlumatdır. Buna əsaslanaraq iddia etmək olar ki, Abşeronda neftin emalı üsulu ilə lap çoxdan tanış idilər.

1844-cü ilə aid arxiv sənədlərindən birində deyilir ki, «emal yolu ilə neftdən təmiz skipidar yağı alınır. Ağ neftin bir xalvarı 17, qara neftin bir xalvarı isə 3 funt belə yağ verir» [101, 111].

Qeyd etmək lazımdır ki, Amerikada neft emalı ilə məşğul olan ilk şirkət ancaq 1854-cü ildə yaradılmışdır və Amerika ağ nefti Avropa bazarlarında ilk dəfə yalnız 1860-cı ildə görünmüşdür» [99, 190] Başqa sözlə deyilərsə, neft emalı ilə də Azərbaycan ABŞ-dan çox-çox əvvəl tanış idi.

XIX əsrin 50-ci illərinin sonlarından neft emalı sənaye miqyası xarakteri almağa başlamışdı. 1859-cu ildə Suraxanıda neft emalı zavodu fəaliyyət göstərməyə başlamışdı. Bu zavod rus sahibkarları Kokorev və Quboninə məxsus idi. 1866-cı ildə bu zavod artıq 720 rublluq məhsul istehsal etmişdir. Bu məhsul da əvvəlkilər kimi Rusiyaya göndərilirdi [246, 286].

1866-cı ildə Bakı neft mədənlərinin keçmiş iltizamçısı

Mirzoyev də fotogen istehsalı ilə məşğul olmağa başladı. 1868-ci ildən «Vitte və K°» adlı şirkətin Pirallahı adasındakı zavodu da ağ neft istehsalına başladı. 1869-cu ildə fotogen zavodlarının sayı 26-ya çatdı. Onlardan 2-si Suraxanıda, 24-ü isə Bakı şəhərində idi.

1870-ci ildə Bakı rayonundakı neftayırma zavodlarının sayı 47-ə çatmışdır [239, 41]. Bunların içərisində Kokorev və Mirzoyevin zavodları ilə yanaşı Cahangir Qarayev, Kələntərov, Cavad Məlikov və H.Z.Tağıyevə məxsus olan zavodları qeyd etmək olar. Zavod sahiblərindən təxminən 27-si azərbaycanlı idi. Bu, sübut edir ki, yerli kapital neftyaratma sənayesinin təşəkkülündə mühüm rol oynayırdı.

1872-ci ildə neft istehsalatında iltizam sisteminin ləğvi təkcə neft hasilatının kəskin surətdə artmasında mühüm rol oynamadı, həm də neftayırma zavodlarının sayının və onların istehsal gücünün xeyli artmasına gətirib çıxardı. Zavodlar bir-birinin ardınca meydana çıxırdı. 1873-cü ildə Bakıda artıq 80 ağ neft zavodu var idi. Ağ neft zavodlarında tez-tez yanğınlar baş verdiyindən onların şəhər daxilində tikilməsi qadağan olunmuşdur. Bu zavodlar üçün tezliklə «Qara şəhər» adını almış xüsusi rayon ayrıldı.

İltizam sisteminin ləğvindən təxminən 20 il sonra, 1893-cü ildə Bakı neft sənayesi rayonunda buxar maşınları ilə təchiz olunmuş və hər birinin ən azı 15 nəfərdən çox fəhləsi olan 69 neft emalı müəssisəsi vardı [152, 178-180]. Kiçik müəssisələr nəzərə alınarsa onların sayı 200-dən çox idi.

Neft məhsullarının ixracına gəldikdə isə demək lazımdır ki, əvvəllər Bakıdan başqa yerlərə ancaq xam neft aparılırdı. Ağ neft zavodlarının meydana çıxması ilə Bakıdan xam neftin ixracı kəskin surətdə azalmışdı. Halbuki, eyni zamanda neft hasilatı sürətlə artmaqda idi. XIX əsrin 70-ci illərinə qədər Bakıda hasil edilən neftin ən çoxu 1%-i xaricə ixrac edilirdi [99, 208].

XIX əsrin 80-ci illərində neft ixracatında başlıca məhsulları ağ neft və mazut tuturdu. Bakı ağ neftinin müntəzəm və nizamlanmış ixracı 1883-cü ildən, Cənubi Qafqaz dəmir yolu vasitəsi ilə Bakı və Batumi arasında birbaşa nəqliyyat koridorunun işə düşməsi ilə başlamışdı.

1888-ci ildən Bakı ağ nefti Türkiyə və Uzaq Şərq bazarlarına «axmağa» başladı. Elə həmin il İngiltərədə 800 min rublluq Bakı nefti satılmışdır. Bu vaxtdan etibarən İngiltərə bazarında Bakı və ABŞ ağ nefti arasında kəskin rəqabət mübarizəsi başladı. 1897-ci ildə Rusiya və İngiltərə işbazları tərəfindən «İngilis Qafqaz kompaniyası» adlı yeni ticarət şirkəti yaradıldı. Bu şirkət İngiltərədə neft məhsullarının topdan satışının təşkil edilməsi ilə məşğul olurdu. 1900-cu ildə Londonda daha bir birgə kompaniya yaradıldı ki, buraya da "Nobel qardaşları şirkəti" və "Kuban-Qara dəniz cəmiyyəti" daxil idi. Yeni yaradılmış bu kompaniya tezliklə ingilis firmalarının əlinə keçdi. Avropanın digər ölkələrində də Bakı kerosinini bir qayda olaraq Bakı ağ neft zavod sahibləri ilə müqavilələri olan yerli firmalar satırdılar. Bakı ağ nefti Avropa ilə yanaşı Asiya və Avstraliya bazarlarına da göndərilirdi. Bakı ağ nefti Hindistan, Çin, Yaponiya və b. ölkələrə soxularaq Amerika ağ neftini həmin bazarlardan sıxışdırırdı [106, 805].

1904-cü ilədək Bakı ağ nefti Avropa bazarlarında ABŞ kerosini ilə çox uğurla rəqabət aparırdı. 1904-cü ildə xarici şirkətlər Bakı ixracatçılarını «Standart Oyl» kompaniyası ilə qeyri-bərabər müqavilə imzalamağa məcbur etdilər. Nəticədə dünya bazarlarında ABŞ kerosini Bakı ağ neftini sıxışdırmağa başladı.

Bakı ağ neft ixracının tədricən necə azalması aşağıdakı rəqəmlərdən aydın görünür (min pudla) [124, 2]:

İllər üzrə	**İstehsal həcmi**	**İllər üzrə**	**İstehsal həcmi**
1901	65015	1905	27682
1902	67566	1906	19153
1903	66902	1907	24885
1904	61594	1908	27708

Neft məhsullarının ümumdünya ixracında Rusiyanın payı 1904-cü ildəki 30,7%-dən 1913-cü ildə 9,6%-ə enmiş, halbuki, həmin dövrdə bu ixracatda ABŞ-ın xüsusi çəkisi müvafiq olaraq 55,9%-dən 70,8%-ə qalxmışdı [126, 2].

1917-ci il oktyabraqədərki Rusiyanın neft işindən danışılarkən bir qayda olaraq Bakı neft sənayesi nəzərdə tutulur. 1913-cü ilin məlumatlarına görə ümumimperiya neft hasilatında ayrı-ayrı rayonların payı aşağıdakı kimi idi [99, 345].

İstehsal rayonları	**İstehsal həcmi faizlə**
Bakı neft-mədən rayonu	82,6
Dağıstan və İçkeriya	13,1
Azov-Qara dəniz rayonu	1
Mərkəzi Asiya	2
Qazaxıstan	1,3

Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, neft yanacağının ən iri istehlakçısı olan emal sənayesi isə Moskva, Peterburq və Avropa Rusiyasının digər rayonlarında cəmləşmişdi. Ona görə də nefti istehlakçıya çatdırmaq üçün onu minlərlə kilometr daşımaq lazım gəlirdi. Bu da neft və neft məhsulları nəqlinin üsul və vasitələrini daim təkmilləşdirməyi tələb edirdi. Bu baxımdan ilk növbədə tikintisi 1883-cü ildə başa çatdırılmış Cənubi Qafqaz dəmiryolunu və XIX əsrin 70-ci illərinin sonu-80-ci illərin əvvəllərində Xəzərdə mayedaşıyan gəmilərin görünməsini qeyd etmək lazımdır. Dənizlə xeyli miqdarda neft daşınırdı.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, neftin mayedaşıyan gəmilərdə-tankerlərdə daşınması işinə dünyada birinci olaraq Xəzərdə başlanılmışdı. Sonralar belə gəmilər Qara dənizdə də görünmüşdür. 1900-cü ildə Xəzərdə artıq 100-dən çox mayedaşıyan gəmi üzürdü.

Abşeron yarımadasında neftin emal üçün zavodlara və göndərilmək üçün dəniz sahilinə çatdıran neft boru kəmərlərinin çəkilməsi də çox böyük əhəmiyyətə malik idi. 1901-ci ildə Bakı sənaye rayonunda belə kəmərlərin ümumi uzunluğu 394 verstə bərabər idi [50, 19].

XIX əsrin sonu-XX əsrin əvvəllərində neft istehsalının intensiv şəkildə inhisarlaşması prosesi gedirdi. Onu demək kifayətdir ki, bu dövrdə neft birliklərinin, şirkətlərinin sayının sürətlə artmasına baxmayaraq, neftin hasili, emalı, nəqli, daxili və xarici neft bazarları cəmi bir neçə ən iri inhisarçı birliklərin əlində cəmləşmişdi. Onlar ən yaxşı mədənləri öz əllərinə alır, emalatxanalar yaradır və digər inhisar yönümlü addımlar atırdılar. Rəqabətə dözməyən xırda firmalar ya birdəfəlik aradan çıxır, fəaliyyətini dayandırır, ya da inhisar birlikləri tərəfindən «udulurdular».

Onu qeyd etmək kifayətdir ki, ancaq 3 şirkət-«Standart Oyl», «Şell» və «Nobel qardaşları» bütün neft hasilatının 51,5%-ni verirdi. Ümumi kapitalı 249,4 mln rubl olan bu üç birlik daxili və xarici bazarlarda Bakı neft ticarətinin 75%-ni öz əlində saxlayırdı.

Kapitalın təmərküzləşməsi təkcə neft hasilatı deyil, neft emalı sənayesində də baş verirdi. İstehsalın həcmi genişlənir, zavodların sayı isə azalırdı. Belə ki, 1899-cu ildə neft emalı zavodlarının sayı 53-ə enmiş (onların sayı 1890-cı ildə 148, 1893-cü ildə isə 73 idi), ağ neft istehsalı isə 110 mln puda qalxmışdı (1893-cü ildə isə 90 mln pud ağ neft istehsal edilmişdi). Eyni zamanda qeyd olunmalıdır ki, zavodlardan cəmi 6-sı bütün istehsal olunan neft məhsullarının 54%-ni verirdi.

1906-1910-cu illər ərzində Bakı neft emalı zavodlarının

sayı 44-dən 20-ə enmişdi. 1910-cu ildə ancaq 5 zavod bütün neft məhsullarının 56%-ni verirdi. Ticarət əməliyyatlarında da kapitalın elə bu tərzdə təmərküzləşməsi gedirdi. 1907-ci ildə "Nobel qardaşları" və "Mazut" şirkətləri imperiyanın daxili quberniyalarına göndərilmək üçün Həştərxana gətirilən ağ neftin 75%-ni öz əllərində cəmləşdirmişdilər. "Nobel qardaşları" şirkəti Çaritsından Mərkəzi Rusiya bölgələrinə aparılan ağ neftin 50%-nə sahiblik edirdi.

İnhisarçı kapitalizm dövründə banklar sənaye müəssisələrinin yaradılmasında bilavasitə iştirak etməklə yanaşı həm də, onların işinə nəzarət edirdi. Belə ki, 1914-cü ildə "Nobel qardaşları" şirkətinin ümumi məbləği 24,4 mln rubl olan kapitalının 5,6 mln rublu Azov-Don, 5,2 mln rublu Peterburq Ticarət Bankı, 1,6 mln. rublu isə Volqa-Kama Kommersiya Bankına məxsus idi [23, 38]. 1912-ci ildə İngiltərədə «Rus baş korporasiyası» adlı nəhəng neft birliyi yaradıldı. Onun tərkibinə yeddi rus bankı və ingilis-fransız kapitallı bir neçə bank daxil idi.

İnhisarlar neft istehsalatında texniki tərəqqini şüurlu səkildə ləngidirdilər. İnhisarların ağalığı texniki tərəqqisiz də iri neft sənayeçilərinin maksimal gəlirlərini təmin edirdi.

Neft sənayeçiləri məxsusi olaraq ölkədə neft «aclığını» dəstəkləyirdilər. Onlar neft hasilatının artımında maraqlı deyildilər. Əksinə, neft hasilatının azalması onlar üçün neft emalı məhsullarına qiymətlərin artımını təmin edirdi. 1910-cu ildən 1914-cü ilədək neft hasilatı durmadan azalsa da, bu sahə ilə məşğul olan sənayeçilərin gəlirləri 75% artmışdı. Neft və neft məhsullarının qiymətləri durmadan artırdı [8, 8].

«Neftyanoye delo» jurnalı da neft sənayeçilərinə «neft aclığının» necə qoruyub-saxlamaq «dərsi» verirdi. Jurnal sözügedən məhsulu dəyər-dəymədzinə satmamağı, onu anbarlarda saxlayaraq bazara az-az bərabər şəkildə çıxarmağı məsləhət görürdü [127, 3].

Maraqlıdır ki, 1901-ci ildə, Bakıda neftin hər pudunun 8,5 qəpiyə olduğu vaxt burada 350 mln pud mazut satılaraq cəmi 30

mln rubl götürülmüşdürsə, 1912-ci ildə, mazutun qiyməti 35 qəpiyə qalxdıqda cəmisi 270 mln. pud mazut satılaraq 95 mln. rubl, yəni 1901-ci ildəkindən 3 dəfə çox pul götürülmüşdür. Hərçənd ki, satılmış mazutun həcmi 1901-ci ildəkindən də, 80 mln pud az olmuşdur.

1914-cü ildə imperiyada 140 neftayırma zavodu, 3 mindən çox fəaliyyət göstərən neft quyusu, 121 mayedaşıyan gəmi, 147 yelkənli gəmi, mindən çox dəmir yolu çənləri var idi [257, 321]. Lakin inhisarların neft sənayesinə vurduqları zərər o qədər böyük idi ki, çar hökuməti gömrüksüz olaraq xaricdən ölkəyə neft gətirilməsinə icazə verməyə məcbur olmuşdur. Möhtəşəm neft ehtiyatları ola-ola ölkə nefti idxal etmək zorunda qalır və neft inhisarları bilə-bilə, qəsdən qazma işlərini süni surətdə məhdudlaşdırırdılar.

1915-ci ildə Bakı rayonunda 6104 desyatin neftverən torpaq vardı ki, ondan da cəmi 1103 desyatini istismar olunurdu [99, 365].

Birinci dünya müharibəsinin başlanması ilə nəqliyyat vasitələrinin hərbi idarələr tərəfindən müsadirəsi ilə əlaqədar olaraq neftin daşınmasında ciddi çətinliklər yaranmışdı [17, 54]. Dəmirin çatışmaması da neft istehsalatının işinə ciddi mənfi təsir göstərirdi. Yaxşı dəmir növlərinin qiyməti orta hesabla 45% bahalaşmışdı. Bütün bunlar da, şübhəsiz ki, dəmirdən çox geniş şəkildə istifadə olunduğu neft sənayesinin durumuna təsir göstərməyə bilməzdi.

Neft istehsalatına mənfi təsir göstərən amillərdən biri də neft məhsullarının Batum vasitəsi ilə ixracının tamamilə dayanması idi. 1914-cü il oktyabrın 16-da Osmanlı boğazları büsbütün bağlandı. Bu durumun vurduğu ziyanın miqyasını təsəvvür etmək üçün onu qeyd etmək kifayətdir ki, neft ixracının ⅓-i, ağ neft, benzin və sürtgü yağının ixracının demək olar ki, hamısı Bosfor və Dardanel boğazlarından keçirdi [131, 3]. Boğazların bağlanması Qərbi Avropadakı xarici bazarların tamamilə itiril-

məsi demək idi. Bakı rayonu neft məhsullarının ənənəvi bazarlarında ABŞ təkbaşına hökmranlıq etməyə başladı. Boğazların qapanması iri neft məhsulları ixracatçılarının-təbəəlik, iqtisadi və siyasi baxımlardan Antanta ilə bağlı olan Nobel, Detertinq, Mantaşev və b. inhisarçıların mövqelərinə güclü şəkildə təsir göstərirdi.

Qeyd etmək maraqlıdır ki, əgər xarici bazarların itirilməsi inhisarçılara ciddi ziyan vururdusa, daim yanacaq qıtlığı hiss edən çar hökuməti neft ixracının genişləndirilməsi yollarının aranmasına elə də maraq göstərmirdi. Digər tərəfdən müharibənin başlanmasından sonra çar hökumətinin hərbi naziri V.A.Suxomlinov neft məhsulları ixracının qadağan olunmasını təkid edirdi [111, 17]. Rusiyanın özündə neft məhsullarına tələbat çox böyük idi, lakin o da hər halda daha qiymətli neft məhsullarının-benzin, ağ neft, sürtgü yağları və s-nin göndərildiyi xarici bazarların itirilməsini tamamilə əvəz edə bilmirdi. Zavodların bundan sonra əsasən mazut istehsalına keçməsi ixracın kəsilməsinin qanunauyğun nəticəsi oldu. Bakıdan aparılan neft məhsulları içərisində mazutun xüsusi çəkisi 1913-cü ildəki 69,4%-dən 1915-ci ildə 81,7%-ə qalxdı [23, 66-73]. Bütövlükdə həmin illər ərzində Bakıdan Rusiyaya aparılan neft məhsullarının ümumi illik çəkisi 370,9 mln. puddan 384,2 mln. puda qalxmışdı [23, 66-73].

İstehsalın təmərküzləşməsi və mərkəzləşməsi, inhisarlaşma prosesləri müharibə illərində də davam edirdi. Yeni meydana çıxan şirkətlərin o qədər də uzunömürlü olmaması faktı da bilavasitə buna dəlalət edirdi. Məsələn, 1910-1915-ci illərdə 25 yeni yaranmış şirkət içərisində ancaq üçünün («Balaxanı-Zabrat», «Petroqrad-Qroznı» və «Petro Bakı» cəmiyyətləri) illik hasilatı 1 mln. puddan çox idi. Əsas təşəbbüs köhnə şirkətlərin əlində idi. Sayı təxminən 15-ə çatan bu şirkətlər 1915-ci ildə Bakıdakı neft hasilatı firmalarının sayca cəmisi 9,4%-ni təşkil etsələr də buradakı neft hasilatının yarısını verirdilər [142, 7; 45, 35].

Məhz müharibə illərində neft sənayesində təmərküzləşmə

prosesi səhmdar mülkiyyətinin fərdi-ailə mülkiyyəti üzərində hökmranlığına gətirib çıxarmışdı. Belə ki, əgər 1901-ci ildə Bakı neft sənayesində ümumi kapitalı 174 mln rubl olan 51 səhmdar cəmiyyəti var idisə, 1915-ci ildə onların sayı 136-ya, ümumi kapitallarının məbləği isə 452,4 mln rubla çatmışdır [45, 35]. Özü də səhmdar cəmiyyətlərinin belə çox sürətli artımı yeni kompaniyaların yaradılmasından daha çox köhnə fərdi-ailə firmalarının səhmdar şirkətlərə çevrilməsinin nəticəsi idi.

1.2. Çarizmin neft siyasətində torpaq məsələsi.

Bildiyimiz kimi, hələ çar Rusiyası tərəfindən Bakı xanlığının işğalından əvvəl də neft quyuları iltizama verilirdi. 1806-cı ilin oktyabrında Bakı xanlığının Rusiya tərəfindən işğal olunması ilə xanın digər gəlir mənbələri kimi Abşeronun neft quyuları da, müsadirə olunaraq çar xəzinəsinin sərəncamına verildi. Ayrı-ayrı şəxslərin ixtiyarında olan neft quyuları da, qiyməti dəyərindən dəfələrlə az ödənilməklə müsadirə olundu.

Neft quyularının bu şəkildə qəsb olunması təsadüfi hal deyildi: işğal olunmuş ərazilərdə keçmiş dövlətin və əhalinin əmlakının qəsbkarlar tərəfindən müsadirə olunması soyğunçuluq siyasətinin təzahürlərindən biri kimi çar mütləqiyyətinin fəaliyyətində sistemli şəkildə tətbiq olunan tədbirlərdən biri idi.

Artıq yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi xanlığın işğalından dərhal sonra xana məxsus olan neft quyuları çar hökuməti tərəfindən heç bir əvəz ödənilmədən müsadirə olundu, ayrı-ayrı şəxslərə məxsus quyular isə çox cüzi haqq ödənilməklə çar xəzinəsinin sərəncamına verildi. Belə ki, Molla Nəcəfəliyə məxsus olan neft quyularının müsadirə olunmasına görə ona cəmisi 120 rubl miqdarında illik təqaüd təyin olunmuşdur ki, bu da onun quyularından əldə olunan illik gəlirin 0,2 hissəsini təşkil edirdi [200, 9; 3, 13-14].

Başqa bir qaynağın məlumatından aydın olur ki, təxminən elə həmin dövrdə Qasımbəy Səlimxanova məxsus olan quyuların müsadirə olunmamasına baxmayaraq, o məcbur edilmişdir ki, bütün hasil olunan nefti dövlətə təhvil versin. Bunun müqabilində isə ona hər xalvar (bu dövrdə xalvar Şimali Azərbaycanın müxtəlif yerlərində 25-50 puda bərabər çəki vahidi idi-N.K.) neftə görə cəmisi 3 rubl 70 qəpik məbləğ ödənilmiş, ona həmçinin neftlə ticarət etmək qadağan edilmişdir. Ona verilən bu məbləğ təbii ki, təhvil verdiyi neftin həqiqi dəyərini qətiyyən ödəmirdi [200, 2-5]

Təəssüflər olsun ki, neft sənayesi tarixi ilə məşğul olan bəzi müəlliflər öz əsərlərində (В.Симонович. «Нефть и нефтяная промышленность в России», В.И.Рагозин. «Нефть и нефтяная промышленность», С.Гулишамбаров. «Обзор фабрик и заводов Бакинской губернии») adətən ilkin mənbəyə əsaslanmadan və çar hökumətinin müstəmləkəçi siyasətini ört-basdır etmək mövqeyində dayanaraq belə bir fikri müdafiə edirdilər ki, guya 1821-ci ilə qədər çar hökuməti neft quyularına diqqət yetirməmiş və Abşeron yarımadasında neft mədənlərindən sərbəst istifadə mövcud olmuşdur. Bu müddəanın əksinə olaraq arxiv sənədlərini diqqətlə nəzərdən keçirdikdə və müqayisəli təhlil apardıqda aydın olur ki, Bakının zəngin neft quyuları heç bir vaxt çar hökumətinin maraq dairəsindən kənarda qalmamış və müstəmləkəçi Rusiya mütləqiyyəti işğaldan dərhal sonra neft mədənlərinin istifadəsini öz əlinə almış və 1808-ci ildən isə onu sistemli şəkildə iltizama vermişdir. Fikrimiz aşağıdakı arxiv sənədi ilə də təsdiqini tapır. “Dövlət ekspedisiyası (bu orqan Cənubi Qafqazın işğalının gedişində və işğaldan sonrakı müəyyən dövrdə burada çar xəzinəsinin başlıca orqanı olub dövlət xəzinəsinə daxil olacaq bütün gəlirlərə nəzarət edirdi-N.K.) 1812-ci ildə, müqatiə maddələri müqaviləsi müddətinin bitməsinə yaxın həmin mənbələrin iltizama almağı arzu edənlərin dəvət edilməsi haqqında sərəncam verdi. Hökumət öz müşaviri vasitəsilə bütün

yerli gəlirləri aydınlaşdırsın və onu Yelizavetpol, Bakı, Quba, Dərbənd şəhərlərinə ezam etsin ki, o da, bütün mənbələri nəzərdən keçirərək hərrac təşkil etsin" [9, 14]. Buradan aydın olur ki, hələ 1812-ci ildə vaxtı bitən iltizam müqaviləsi mövcud olmuşdur. Nəzərə alsaq ki, neft quyuları adətən 4 il müddətinə iltizama verilirdi və mənbəyə əsasən ilk iltizam müddəti 1812-ci ildə başa çatırdı, onda neft quyularının artıq 1808-ci ildən sistemli şəkildə iltizama verilməsini iddia etmək üçün tam əsas vardır.

General Quryevin 1808-ci ilin martın 7-də Qudoviçə yazdığı raportundan da neft quyularının artıq 1808-ci ildə iltizamda olması aydın görünür. Sənəddə deyilir "İndiki vəziyyəti və başqa əlverişsiz şəraiti nəzərə alaraq həmin əmlakı (neft quyularını-N.K.) etibarlı şəxslərə icarəyə vermək lazımdır". Sənəddə neft quyularının etibarlı şəxslərə icarəyə verilməsi ifadəsi diqqəti xüsusilə çəkir. Çünki neft quyuları çar hökuməti üçün xüsusi əhəmiyyət daşıyan əmlak idi. Belə ki, hələ 1770-ci ildə Bakıda olmuş Rusiya Elmlər Akademiyasının üzvü Qmelin göstərirdi ki, yerli əhalinin sözlərinə görə, Bakı xanının neft və duz mədənlərindən gəliri 35 min rubldan 40 min rubla qədər idi [53, 23]. Üstündən təxminən 50 il keçdiyini və buna müvafiq artımı nəzərə alsaq Bakı neft mədənlərinin xəzinə üçün elə də az gəlir olmadığı qənaətinə gəlirik. Digər tərəfdən məhz neft quyularının hökumətin etibar etdiyi şəxslərə iltizama verilməsi əslində onların mümkün qədər qeyri-azərbaycanlılara verilməsini nəzərdə tuturdu. Bunu aşağıdakı sənəddən də aydın görmək olar. Gürcüstan Mədən Ekspedisiyasının rəisi Karpinskinin Ali Gürcüstan hökumətinin xəzinə ekspedisiyasına 1820-ci il 30 noyabr tarixində göndərdiyi 587 saylı məktubunda göstərilirdi ki, Bakı sakinləri Hacı Əsgər Məmmədov, Hacı Vəli Novruzəliyev töycü mənbələrini, qara və ağ neft quyularını eləcə də, duz göllərini iltizama almaq üçün Bakı komendantı polkovnik Melikova girov qoymaq istədikləri öz daşınmaz əmlaklarının iki siyahısını təqdim etmişdilər [2, 5]. Lakin, göstərilən şəxslərin Bakının neft mədənləri

və duz göllərinin iltizama götürməsi heç bir arxiv sənədində indiyədək öz təsdiqini tapmamışdır. Digər tərəfdən neft quyularını iltizama götürənlərin bir çoxunun – Mark Matveyeviç Tarumov və onun əmisi Zurab Tarumov, Kaspar Yaqubov, Hamazov, Mirzoyevin qeyri-azərbaycanlı olmaları yuxarıda deyilən fikrimizi bir daha təsdiqləyir. Çar hökuməti Azərbaycan türklərini Qafqazda özünün etibarlı dayağı hesab etmədiyindən iltizam hüququnu da mümkün qədər onlara vermək istəmirdi. Halbuki, bu zəngin təbii sərvətin əsl sahibi məhz azərbaycanlılar idi.

Bakı neft mədənlərinin çar hökumətinin maraq dairəsindən müəyyən qədər kənarda qalması və nisbətən zəif istifadədə olunması XIX əsrin əvvəllərində Rusiyada kapitalist münasibətlərinin zəif inkişafı ilə əlaqədar ona tələbatın azlığı ilə yanaşı çar I Aleksandr hökuməti tərəfindən Cənubi Qafqazda iqtisadi sahədə aparılan liberal fredfeder (iqtisadi siyasətin əsasını ticarətin sərbəstliyində və hökumətin təsərrüfat həyatına qarışmamasında görən burjua cərəyanı-N.K.) siyasəti ilə də əlaqələndirilir [154, 45]. Lakin əvvəla neftin bir hissəsinin Rusiyaya daşındığını mənbələr də göstərir. Digər tərəfdən bu dövrdə Cənubi Qafqazda ticarət sərbəstliyinin və təsərrüfat həyatına hökumətin qarışmamasının mövcudluğu fikri, müddəası real tarixi gerçəkliyi əks etdirmir. Belə ki, bu fikri həmin dövrdə Səlimxanov qardaşlarının ixtiyarında olan iki neft quyusundan daha çox neft əldə etmək üçün hökumət tərəfindən onların həmin quyuları dərinləşdirmək hüququndan məhrum edilməsi ilə yanaşı hasil etdikləri nefti müəyyən edilmiş sabit dövlət qiymətinə-1 xalvarı 3 rubl 70 qəpiyə iltizamçıya satılmağa məcbur edilməsi də təsdiqləyir [41, 358].

Bakı neftinin Rusiya üçün xüsusi əhəmiyyət daşıdığını biz hələ XVIII əsrin əvvəllərində I Pyotrun hakimiyyəti illərində aydın sezirik. Belə ki, I Pyotrun Qafqaz yürüşündən əvvəl Səfəvilər dövlətinə göndərdiyi leytenant fon Verden və Soymonov Xəzərin qərb sahili vilayətlərini diqqətlə öyrənərək 1719-cu ildə ça-

ra yazırdılar: "Bakı ağ bişmiş kərpicdən tikilmiş qala ilə əhatələnmişdir. Şəhərin qarşısında çoxlu ticarət gəmiləri görmək olur. Bu gəmilər İranın müxtəlif limanlarına daşımaq üçün neft alırdı. Bu torpaq yağı ilə ticarət çox əhəmiyyətlidir. Çünki ona tələbat olduqca çox böyükdür" [101, 98]. 1722-ci ildə I Pyotr general Matyuşkinə vergi və gəlirlər, xüsusilə neft haqqında məlumat toplamağı əmr etmişdir. Göründüyü kimi hələ Şimali Azərbaycanda Rusiya işğallarından bir əsr əvvəl neftin Rusiya üçün bu qədər əhəmiyyətli olduğu halda işğaldan sonra ilk dövrdə neftin çar hökumətinin maraq dairəsindən kənarda qalması kimi müddəalar tarixi gerçəklikdən xeyli uzaqdır.

1808-ci ildə Gürcüstan hökumət ekspedisiyasının başçısı ilə Mark Tarumov adlı şəxs arasında bağlanan müqaviləyə görə, ikinci tərəf (Tarumov) Bakı neft mənbələrini 4 il müddətində iltizamda saxlaya bilərdi. Həmin müqavilədə quyuların miqdarı hesablanmış və onların dərinliyi göstərilmişdir. Tarumova Bakı rayonunda neftin və duzun hasilatı, şərab satışı və boyaq istehsalı ilə məşğul olmaq hüququ verilmişdi. Bu hüquqa görə titulyar müşavir Tarumov dövlətə hər il külli miqdarda pul ödəməli idi. Yeri gəlmişkən Rusiya imperiyasının Maliyyə Nazirliyi göstərilən bu müqaviləni xəzinə üçün çox mənfəətli saziş hesab etmişdi [99, 25].

Bu müqavilənin mövcudluğu belə bir fikri təsdiqləyir ki, işğalçı Rusiya imperiyasının hakim dairələri neft işinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində heç bir qayğı göstərməsə də nefti həqiqi gəlir mənbəyi kimi yaxşı dəyərləndirirdi.

Bakı neft mədənlərindən dövlət xəzinəsinə 1808-ci ildən 1812-ci ilə qədər 64,5 min, 1812-ci ildən 1816-cı ilə qədər 62,5 min, 1817-cı ildən 1820-ci ilə qədər isə 63,7 min rubl daxil olmuşdu [106, 206-207].

1816-cı ildən etibarən Mark Tarumovun əmisi Zurab Tarumov iltizamçı kimi fəaliyyət göstərməyə başladı [3, 14; 53, 35].

1819-cu ildə mədən rəisi Eyxvald mədən təsərrüfatının maliyyə tərəfi ilə tanış olduqdan sonra hökumətə təqdim etdiyi məruzəsində bildirdi ki, Tarumov iltizam məbləğindən əlavə ildə 12,128 rubl təmiz gəlir əldə edir. O, iltizam sistemini ləğv etməyi və neft işini dövlət idarəçiliyinin sərəncamına keçirilməsini təklif edirdi [41, 152]. Lakin, bu cür əziyyətli işi üzərinə götürmək istəməyən hökumət öz məmurunun təklifi ilə razılaşmadı. Buna baxmayaraq, 1820-ci ildə hökumət iltizamın məbləğini 63,7 min rubldan 131.000 rubla qədər qaldıraraq, Tarumovla imzalanan müqaviləyə dəyişiklik etdi [99, 27]. Öz növbəsində iltizamçı neftin qiymətini iki dəfə artırdı ki, bu da həmin məhsulun satışını xeyli çətinləşdirirdi. Buna görə də 1824-cü ildə Tarumov iltizamdan imtina etməyə məcbur oldu. Həmin ilin dekabr ayında elan olunmuş hərraclarda bir nəfər də olsun belə iştirak etmədi. Yeganə iddiaçı olan Yaqubov sonradan mədənləri 80.000 rubl məbləğinə iltizama götürmək barədə öz istəyini bildirdi. Qafqazın baş komandanı A.P.Yermolov Maliyyə naziri Kankrinə yazdığı 14 iyul 1824-cü il tarixli məktubunda mövcud olan vəziyyəti nəzərə olaraq «heç olmasa iltizam məbləğinin aşağı miqdarda ödənilməsi ilə» neft mədənlərini yenidən iltizama verməyə razılaşmağı xahiş edirdi [41, 170-171]. Lakin Tarumovlar ailəsi iltizamdan imtina etdi. Titulyar müşavir Yaqubov isə əvvəldən özü tərəfindən təklif olunmuş iltizam məbləğini artırmaq fikrindən daşındı. Nazirlər Komitəsi mədənləri dövlət idarəçiliyinin sərəncamına keçirməyə məcbur oldu. 1825-ci il yanvarın 1-dən etibarən Bakı mədənləri ilk dəfə bilavasitə olaraq çar xəzinəsi idarəçiliyinin sərəncamına keçirildi. Lakin, dövlət idarəçiliyinin bir ili ərzində xəzinənin bu neft mədənlərindən gəlirləri iki dəfə azalaraq, cəmi 76.000 rubl təşkil etdi. Neft mədənlərinin idarə olunmasının əziyyətli iş olduğu, bu sahə ilə bağlı təcrübəsizliyini, ixtisaslı kadrların çox az olmasını nəzərə alan, heç bir sərmayə qoymadan və riskə getmədən sabit gəlir əldə etmək istəyən hökumət neft mənbələrini yenidən iltizama verməyə tələs-

di. 1826-cı il hərraclarında neft quyularını iltizama götürmək istəyən xeyli iddiaçı iştirak etdi. Yeni iltizamçılar Yaqubov və onun müavini Əhmədağa Əhmədov oldular. İltizamçılar ildə 97.000 rubl ödəməyə razılaşdılar ki, bu məbləğə Senat da razılıq verdi [99, 27]. Lakin, əsas iltizamçı olan Yaqubovun vəfat etməsindən sonra onun müavini Əhmədağa Əhmədov məbləği ödəmək gücünə malik olmadığını bildirdi.

21 dekabr 1829-cu ildə digər iltizamçılar Faddey Ayvazov və İsak Tamazovla bütün Abşeron quyularının 1835-ci ilə qədər iltizama götürülməsi barədə müqavilə bağlandı. İltizam məbləğinin ildə 6.000 rubl məbləğində, yəni cəmi 24.000 rubl azalmasına baxmayaraq, iltizamın bütün müddəti ərzində iltizamçılar dövlətə 64,5 min rubldan çox borclu qaldılar. İltizamın 8 ili ərzində, yəni 1826-cı ildən 1834-cü ilə qədər iltizamçılar dövlətə 140.000 rubldan artıq məbləğ ödəmədilər [101, 101].

Maliyyə naziri Kankrinin təklifinə müvafiq olaraq 1835-ci ildə Rusiya imperiyasının senatı Bakı mədənlərinin iltizamda saxlanılmasına dair hərracların keçirilməsi barədə sərəncam verdi. Lakin istedadlı mühəndis N.Voskoboynikov Qafqazın baş rəisini Bakı neft mədənlərinin dövlətin sərəncamında qalmasını iltizam ilə müqayisədə daha faydalı olacağına və bu haqda hökumət qarşısında vəsatət qaldırmağın vacibliyinə inandırdı. Maliyyə naziri, daha sonra isə çarın özü senatın sərəncamını dayandırmağa və Bakı neft mədənlərinin dövlətin sərəncamında saxlanılmasına razı oldular. Mədənlərin direktoru vəzifəsinə N.Voskoboynikov təyin olundu [42, 50].

1835-ci ildən 1850-ci ilə qədər olan dövlət idarəçiliyi dövründə hasil olunan neftin miqdarı cüzi dərəcədə artmış, 229.000 pud ilə 235.000 pud arasında enib qalxmışdır [101, 107-108].

Neft quyularının dövlət idarəçiliyinə keçirilməsi ilə "Bakı və Şirvan Neft Mədənləri İdarəsi" adı altında yeni müəssisə təşkil olundu ki, həmin müəssisə üçün də smeta işlənib hazırlandı və qulluqçuların tam ştatı təşkil olundu.

Dövlət idarəçiliyi illərində neft quyularından əldə olunan təmiz gəlir 84.000 rublla 123.000 rubl arasında enib qalxmışdır. Bununla belə, dövlət idarəçiliyi sistemi özünü doğrultmamış və iltizamçılardan alınan gəlirlə müqayisədə dövlətə olduqca az miqdarda mənfəət vermişdir. İdarəçiliyə sərf olunan xərclər ümumi gəlirin demək olar ki, yarısını təşkil edirdi [101, 107-108].

Qafqazın birinci canişini olan Vorontsov 1848-ci ildə belə bir fikir bildirmişdir ki, mədənlərin iltizama verilməsi təqdirində, xəzinə girovlarla təmin olunaraq, məmurların saxlanmasından və müxtəlif şikayətlərin aydınlaşdırılmasından yaxa qurtarmış olar [43, 858].

XIX-cu əsrin 40-cı illərində neftin satışında xeyli çətinliklərin yaranması 1850-ci ildə hərracların keçirilməsinə bilavasitə olaraq bəhanə oldu. İltizam dövründə neftin satışı ilə iltizamçının özü məşğul olurdu.

Məmurlar tərəfindən baş verən qanun pozuntuları da adi hala çevrilmişdi. Maraqlı bir fakt da odur ki, çar administrasiyasının düşüncəsində şəxsi sahibkarlığı həvəsləndirmə və dövlətin sənaye sahəsində fəaliyyət dairəsinin bilavasitə olaraq məhdudlaşdırılması fikirləri hökm sürürdü.

Maliyə Nazirliyinin xüsusi səlahiyyətli məmuru olan Kalinovski özünün sözügedən nazirliyə təqdim etdiyi raportunda aşağıdakıları yazırdı: "Xəzinəni gələcəkdə maddi zərərdən qorumağın bir yolu bu sahənin (neft quyularının) iltizama verilməsidir" [101, 108].

1850-ci il aprelin 15-də neft mədənlərinin dördillik müddətə dövlətin xəzinəsinə ildə orta hesabla 146.000 rubl ödənilməsi şərti ilə iltizama verilməsi barədə yeni müqavilə imzalandı [241, 26].

1850-ci ildən 1872-ci ilə qədər olan müddətdə Bakı neft mədənləri müxtəlif iltizamçıların sərəncamında qalmışdı. 1850-ci ildən 1854-cü ilə qədər olan müddətdə həmin mədənlər Kikin-

yanova, Babanosova və Ter-Qukasova, 1854-cü ildən 1862-ci ilə qədər olan müddətdə Ter-Qukasova iltizama verilmiş, bundan sonra 1872-ci ildə iltizam sisteminin ləğv olunmasına qədər isə Bakı neft quyuları iltizamçı İ.Mirzoyevin istifadəsində olmuşdu [246, 275; 74, 165].

İltizam sistemi iltizamçıya neftin hasilatı və satışı üzərində inhisarçı hüququ verir, lakin bununla bərabər, bütövlükdə neft istehsalatının inkişafını ləngidirdi. İltizamın qısa müddəti (4 il) əlavə kapital qoyuluşuna və texniki təkmilləşdirilmənin tətbiq olunmasına stimul yaratmırdı. Çünki iltizamçı növbəti hərraclarda yenidən neft mədənlərini iltizama götürə biləcəyinə əmin deyildi.

Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, hələ 1866-cı ildə neft işinin inkişaf etdirilməsi məsələsinin müzakirəsi üçün Peterburqda xüsusi komissiya təsis olunmuşdu. Növbəti il analoji komissiya Tiflisdə də təşkil olundu. Tiflis komissiyası xüsusi məruzə və neft mənbələrinin bölüşdürülməsinin əhatəli xəritəsini hazırlayaraq onları imperiyanın maliyyə nazirinə göndərdi. Eyni zamanda, Peterburq komissiyasının müzakirələrində iştirak etmək üçün mədən mühəndisləri Şteynman və Gilyev Tiflisdən imperiya paytaxtına yola düşdülər [85, 120-121].

Tiflis komissiyası neft sənayesində iltizam sisteminin ləğv olunmasının faydalılığı və zəruriliyi nəticəsinə gəlmişdi. Komissiya hesab edirdi ki, həmin sistem istehsalın bu sahəsini elə bir qapalı dairədə saxlamışdı ki, orada azad rəqabət hökm sürə bilməzdi. Komissiyanın fikrincə, hökumət neft mədənlərinin inkişafına əngəl törədən bütün iqtisadi amilləri aradan qaldırmalı idi. "Yerdə qalanlar isə xüsusi şəxslərin bacarığından və işgüzarlığından asılı olacaq" [85, 120; 247, 277].

1872-ci ildə Qafqazın, əslində əsas etibarı ilə Şimali Azərbaycanın neft mədənlərində neftin hasil olunmasına dair Qaydalar nəşr olundu ki, həmin Qaydalar da 1873-cü il yanvarın 1-dən etibarən qüvvəyə minərək həyata keçirilməli idi. Bu Qaydalar

aşağıdakıları nəzərdə tuturdu:

- hərracların keçirilməsi yolu ilə bütün neft mədənlərinin xüsusi şəxslərə verilməsi;
- dövlət torpaqlarında, tam mülkiyyət hüququna malik olmaqla sahibkarlara mənsub olan şəxsi torpaqlarda və ya müxtəlif cəmiyyətlərin istifadəsində olan torpaqlarda (axırıncıların razılıqlı olmaq şərti ilə) neftin axtarılmasına maneəsiz olaraq icazə verilməsi;
- dövlət torpaqlarında sənayeçilər üçün nəzərdə tutulan sahələrin qısa müddət ərzində ayrılması işini təmin etmək məqsədilə neft mənbələrinin elan olunmasında daha sadələşdirilmiş qaydaların tətbiq olunması;
- neftin axtarılması ilə əlaqədar olaraq müxtəlif işlərin görülməsi üçün ayrılan torpaq sahəsinin ölçüsü 10 desyatin həcmində müəyyənləşdirilməsi;
- sahədən istifadə olunma müddəti-neft mənbəyinin tükənməsinə qədər nəzərdə tutulmalı idi;
- sahəyə görə icarə ödənişinin miqdarı il ərzində hər desyatinə görə 10 rubla qədər nəzərdə tutulurdu. Əgər torpaqların qiymətində dəyişiklik olarsa, o zaman yeni qiymət qoyulmalı idi;
- neftə görə deyil, ağ neftin hər puduna görə 40 qəpik miqdarında verginin tətbiq olunması ilə neftin digər məhsullarının (parafin, benzin və sairə) bütün rüsumlardan azad olunması [159, №50495].

Göstərilən qaydaların təsdiq olunmasından sonra Qafqaz canişinliyinin baş idarəsi bütün neft mənbələrini nəzarətdə saxlayır, quyuların sayı və məhsuldarlığı barədə vaxtaşırı məlumatlar toplayırdı. Bu məqsədlər üçün təsis olunmuş komissiya bütün dövlət neft sahələrini hər biri 10 desyatin olmaqla 46 qrupa böldü və onların ümumi dəyərini 552.221 rubl həcmində qiymətləndirdi. Gizli razılaşmalara imkan yaratmamaq üçün bu məbləğ hərraclarda bağlı elan olunmuşdu.

Neftli torpaqların ilk hərracları 1872-ci ilin dekabrında keçirildi və əla nəticələr verdi: Dövlət yuxarıda göstərilən məbləğlə müqayisədə kifayət qədər çox mənfəət götürdü.

Qanuna görə, digər kapitallarla bərabər olaraq, xarici kapital da eyni hüquqlara malik olsa da bu hərraclarda satış üçün nəzərdə tutulmuş bütün neftverən torpaqlar rus kapitalı nümayəndələrinin əlinə keçdi. Bir maraqlı fakt da odur ki, kapital sahibləri üçün nəzərdə tutulmuş bu güzəşt türklərə aid deyildi. Onlara Rusiya imperiyasında pulla əmlak əldə etmək qadağan olunmuşdu. Asiya ölkələrindən Rusiyaya, xüsusilə, neft hasilatına kapitalın daxil olmasına icazə yox idi [238, 196]. Bu hər şeydən əvvəl, neft yataqlarının zənginliyi barədə məlumatların azlığı və onların xaricdə demək olar ki, təbliğ olunmaması ilə bağlı idi. Ona görə də xarici sahibkarlar öz kapitallarını Bakı neft mədənlərinə qoymağa hələ ki, ehtiyat edirdilər.

1872-ci ilin hərraclarına daxil olan neftverən torpaqların sahibkarları keçmiş iltizamçı İ.M.Mirzoyev, neftayırma zavodunun sahibkarları V.A.Kokorev, B.T.Sarkisov, A.E.Saturov, hərbi mühəndis, polkovnik N.A.Saparov, həmçinin A.M.Benkendorf, S.Lianozov və başqalarının daxil olduğu "Şəriklər" şirkəti oldu [108, 38-39].

XIX əsrin 70-ci illərinin əvvəlində Abşeronun getdikcə məhşurlaşan zəngin neft gəlir mənbələri imperiyanın saray təbəqələri və ali bürokratiyanı da ahənruba kimi cəlb edirdi.

1872-ci il hərraclarından sonra Balaxanı ərazisində 142 desyatin neftverən torpaqlar qalmışdı ki, həmin sahələr də «qoruq adlanır» və xüsusi sərəncam olana qədər toxunulmaz saxlanılırdı. 1848-1881-ci illərdə həmin sahələrin bir çoxu imperator tərəfindən mükafat olaraq həmişəlik və irsi olaraq Qafqaz administrasiyasının bir sıra ali məmurları arasında paylanılmışdı. Qafqaz ordusunun baş komandanının müavinləri general-adyutant P.İ.Lazarev və kn. L.İ.Melikov, Qafqaz canişinliyi baş idarəsinin rəisi general-leytenant D.S.Staroselski, imperatorun Te-

rek kazak briqadalarının komandiri, general mayor knyaz Ferdinand Leyn-Vitgenşteyn-Berleburq, general, kn. U.Amilaxvarinin hər biri 10 desyatin nefverən torpaq sahələri əldə etmişdilər. Tiflis komendantı general Opoçinin, Qafqaz canişinliyi şurasının üzvü general-leytnant kn.S.N.Trubetskoy Bakı qubernatoru general-leytenant V.M.Rozen, general kn. D.Çavçavadzenin hər biri isə 5 desyatin həcmində neftverən torpaq sahələrinə sahib olmuşdular. Həmçinin çar tərəfindən Qafqaz müharibəsi iştirakçılarına, gürcü çarlarının nəslinə mənsub olanlara və digərlərinə də zəngin neftverən torpaq sahələri paylanılmışdı [67, 5].

Yuxarıda göstərilən bir sıra məmurlara imperator tərəfindən əta edilən torpaqların heç biri barəsində ictimaiyyətə heç nə bildirilmirdi. Yəni, bu barədə İmperator Sarayı Nazirliyinin xüsusi fərmanı olurdu [214, 88, 91, 136, 138, 236, 273; 166, 47-66]. Beləliklə, cəmi 95 desyatin həcmində torpaq sahəsi paylanmışdı ki, onun da, əksəriyyəti sonradan sahibkarlar tərəfindən satılmış, ayrı-ayrı neft sənayeçilərinin, yaxud səhmdar cəmiyyətlərin ixtiyarına keçmişdi. «Qoruq» torpaqlarının bir hissəsini sonradan iri şirkətlər bilavasitə olaraq hökumətdən "qopara" bilmişdilər.

İmperator tərəfindən verilən və digər xüsusi sahibkar neftverən torpaqları son anda mülkiyyət və icarə hüquqları əsasında iri neft sənayeçilərinin əlinə keçirdi. Mütləqiyyət onların maraqlarına uyğun olaraq kəndli torpaqlarının kütləvi müsadirə olunması işini həvəslə həyata keçirir və bu torpağın əsl sahibkarları olan aborigen Azərbaycan türklərinin mənafeləri ilə qətiyyən hesablaşmırdı.

Dövlət torpaqlarında müəyyən paya malik olan dövlət kəndliləri öz torpaq sahələrini icarəyə vermək hüququna malik idilər. Bunun üçün yalnız kənd yığıncağının razılığı lazım idi ki, bundan sonra da kəndli ilə icarədar arasında 12 ildən 30 ilə qədər müddətə müqavilə bağlanırdı. İcarədarın icarəyə götürdüyü torpaq sahəsində neftin axtarılması və hasilatı ilə məşğul olmağa

hüququ yox idi. Bu sahədə neft sənayeçisi yalnız müxtəlif müəssisələr, fabriklər, zavodlar, neft anbarları və sairə tikmək hüququna malik idi. Bununla belə, sahibkar əldə olunmuş neftverən torpaq sahələrinin müxtəlif tikililərdən azad etmək məqsədini güdür, bu torpaqlarda neft hasilatının fəaliyyət dairəsini genişləndirmək üçün onları asanlıqla icarə sahələrinə, yəni neft mədənlərinə çevirirdi.

İcarənin məbləği olduqca aşağı idi. Belə ki, 30 illik icarə müddətinə görə kəndli 3-4 min rubldan artıq məbləğ əldə etmirdi. Müqavilədə nəzərdə tutulan icarə müddətinin qurtarmasına qədər kəndlinin öz torpaq sahəsini geriyə almağa ixtiyarı yox idi [24, 6-8].

Neft sənayeçiləri tez-tez kəndlilərin savadsızlığından istifadə edir, kənd mollaları və kəndxudaları ələ alaraq, onların köməyi ilə saxta sənədlər düzəldirdilər. Həmin sənədlərdə kəndlinin əvəzinə molla imza edir, kəndxuda isə öz möhürü ilə bu imzanı həvəslə təsdiq edirdi [65, 17].

İş o yerə gəlib çatdı ki, Bakı qubernatoru kənd cəmiyyətlərinə məxsus olan Abşeron yarımadasındakı istifadə olunmayan pay torpaqların həmin cəmiyyətlərin əlindən alınması və hərraclara qoyulması təklifini irəli sürdü. Lakin 1884-cü ildə Qeyri-Müəyyən Rüsumlar Departamentinin direktoru A.S.Yermolovun məsləhəti ilə hökumət yeni qanunun işlənilib hazırlanmasına qədər Abşeron yarımadasındakı torpaqların xüsusi şəxslərə ayrılmasını dayandırmaq barədə qərar verdi [67, 5]. Balaxanı ərazisində «qoruq» torpaqları sahəsini əldə edən axırıncı şəxs gələcək Qafqaz canişini İ.İ.Vorontsov-Daşkov idi ki, ona da imperator tərəfindən 10 desyatin torpaq sahəsi verildi [67, 5].

1890-cı ildən başlayaraq çar hökuməti neft sənayeçilərinin maraqlarına və fiskal fərziyyələrə müvafiq olaraq Bakı qəzasındakı kəndli torpaqlarının kütləvi şəkildə müsadirə olunması işinə başladı və bu zorakılıq fəaliyyətini həmin torpaqların kənd təsərrüfatında istismar olunması baxımından yararsız olması ilə əsas-

landıraraq ört-basdır etdi. Sonradan kəndlilərdən torpaqların müsadirə olunması barədə 20 fevral 1891-ci il "Qaydaları"nın da əlavə olunduğu [220, 7-22] 9 fevral 1890-cı il qanununa müvafiq olaraq [157, №6580] Bakı qəzasının 11 kəndinin-Balaxanı, Sabunçu, Ramana, Zabrat, Məhəmmədli, Biləcəri, Binəqədi, Digah, Xırdalan, Masazır və Bibiheybətin dövlət kəndlilərindən 5.325 desyatin ölçüsündə torpaqlar müsadirə olundu [179, 46]. 3.340 desyatin torpaq sahələri isə yerli kəndlilərin müvəqqəti istifadəsində qaldı ki, bunun müqabilində də həmin kəndlilər hər desyatinə görə ildə dövlətə 25 qəpik töycü verməli idilər [103, 46].

1892-ci il iyunun 3-də hökumət neft mədənlərinə dair yeni "Qaydalar" nəşr etdi ki, həmin "Qaydalar"a görə də Abşeron yarımadasında bütün dövlət torpaqları (67° 9' şərq uzunluğu meridianına qədər) məlum neftverən sahələr elan olundular. Göstərilən torpaqlarda xüsusi şəxslər tərəfindən neftin axtarılması qadağan olunurdu. Bu torpaqlar icarəyə bundan sonra ancaq birdəfəlik haqqın və ya çıxarılan neftin hər pudundan məlum pul ödənilməsi şərtləri ilə verilə bilərdi [157 №8659]. Minimum və hər puda görə ödəniş hərraclardakı rəqabət vasitəsilə müəyyən olunurdu. Bu sistemdə neftverən torpaqlara görə illik icarə ödənişlərinin məbləği neftin tez-tez dəyişən bazar qiymətindən asılı olmayıb, icarənin bütün müddəti ərzində minimum həcmdən az olardısa, o zaman sənayeçi çatışmayan hissəni dövlətə ödəməyə borclu idi. İcarə haqqı hərracların təsdiq olunmasından dərhal sonra yığılmağa başlayırdı. Icarənin belə şərtləri xəzinənin maraqlarına cavab verir, neft işində rəqabəti məhdudlaşdırırdı.

1896-cı ildən 1900-cü ilə qədər neftverən torpaqların I-IV növbələrinin növbəti hərracları keçirildi. Cəmi 315 desyatin torpaq icarəyə verildi ki, 1901-ci ildə də bu göstərilən sahə Bakı qəzasının bütün neftverən sahələrinin cəmisi ⅓-ni təşkil edirdi. Hərraclarda hökm sürən canlanmalar neftverən torpaqların qiymətinin kəskin suratdə qalxmasına səbəb oldu. Neftin hasil olun-

muş hər puduna görə icarə haqqının orta miqdarı I-II hərraclarda 0,5 qəpikdən 2,33-2,91, III-IV hərraclarda isə 5,82 qəpikdən 6,03 qəpiyə qədər qalxdı [111, 241-242]. Rentaların artımı neftin, ağ neftin və yanacaq mazutunun satış qiymətlərinin kəskin surətdə artmasına səbəb oldu. Axırıncı məhsulun əsas istehlakçısı dövlətin özü idi. 1899-cu ildə dövlət dəmir yollarının, hərbi donanmanın və zavodlarının ehtiyacları üçün neft yanacağının bütün miqdarının 52%-i ayrılmışdır. Bir çox şirkətlər III və IV növbələrdə aldıqları sahələrin istismar olunması işinə başlamadı və buna müvafiq olaraq icarə şərtlərinin sadələşdirilməsindən istifadə edərək, hər puda görə təyin olunan məbləği ödəmədilər. Məhz bu şərait hökuməti 1892-ci il qanununa dəyişiklik etməyə vadar etdi.

1900-cu il iyunun 12-də neft mədənlərinə dair yeni qaydaların nəşr olunması hər puda görə təyin olunan məbləğin miqdarını dəyişərək, hasil olunan neftin bir hissəsindən dövlətin xeyrinə vergi alınmasını nəzərdə tuturdu ki, bu da hər yarımillik müddətə görə orta birja qiymətinə uyğun olaraq ya natura, ya da pul şəklində ödənilməli idi. Yeni "Qaydalar" ilə dövlətə icarə ödənişləri məbləğ sistemi təşkil olundu ki, o da bütövlükdə neftin bazardakı qiymətindən asılı idi. Bu sistem xüsusilə, köhnə neft şirkətlərinə sərf edirdi ki, onların da sırasına daha aşağı renta ödənişi şərtləri ilə torpaqlara malik olan iri şirkətlərin əksəriyyəti daxil idilər. Axırıncı vəziyyət bu şirkətlərə hərraclarda neftdən tutulan pay hissəsini 60-70%-ə qədər yüksək faizlə təklif etməyə və bununla da yeni rəqiblərin meydana çıxmasına əngəl törətməyə imkan yaradırdı [213, 260-270].

1900-cü il "Qaydaları" "sınaq", "təcrübə" kimi ilkin olaraq 3 illik müddətə tətbiq olunmuşdu. Sonradan onun fəaliyyət müddəti daha 3 dəfə uzadıldı [179, 175-180].

1900-cu il "Qaydaları"nın çatışmazlıqları hərracların artıq V və VI növbələrində açıq-aydın görünürdü.

1903-cü ilin 2 iyun hərraclarında 1898 və 1900-cu illərin

hərraclarının III və IV növbələrində yüksək məbləğə icarəyə götürülən bir sıra sahələr yenidən hərraca çıxarıldı. Bu sahələrin icarədarları hər puda görə təyin olunan məbləği pay hesabı ilə əvəz etməklə icarələrin şərtlərini sadələşdirmək xahişi ilə hökumətə müraciət etdilər ki, bu halda da icarə haqqı 2 dəfə aşağı düşə bilərdi. Iri şirkətlər etirazla çıxış edərək bildirdilər ki, bu halda hökumət 1892-ci il qanununa müvafiq olaraq hərraclara çıxarılmış bütün sahələrə göstərilən imtiyazları şamil etməlidir. Nazirlər Komitəsi özünün 17-28 dekabr 1902-ci il tarixli qərarları ilə neft sənayeçilərinin vəsatətini rədd etdi. Bu sahələrin istismar olunması işindən imtina edildiyinə görə, onlar yenidən hərraclarda satışa çıxarılmalı idi. 1903-cü ilin hərracları 12 iyun 1900-cu il "Qaydaları"na əsasən keçirildi.

Mədənlərin təşkil olunması işinə əvvəlki icarədarların böyük vəsait sərf etdiyini diktə edən bu hərracların əlavə şərtləri külli miqdarda girov məbləğlərinin tələb olunması idi. Sahələrin ümumi dəyəri 11 milyon rubl miqdarında müəyyən olunmuşdu. Əvvəlki sahibkarlar girov ödənişindən azad olunmuşdular. Təbii ki, onların rəqibləri yalnız maliyyə cəhətdən daha güclü olan firmalar, hər şeydən əvvəl «Nobel qardaşları» şirkəti və «Xəzər-Qara dəniz neft və ticarət cəmiyyəti» ola bilərdi. Hərraclar ərəfəsində onlarla iri firmalardan ibarət olan («Bakı neft cəmiyyəti», «A.İ.Mantaşov və K°» şirkəti, «Mirzoyev qardaşları və K°» şirkəti) əski sahibkarlar arasında xüsusi saziş imzaladı. Bu sazişə görə iştirakçılar onlara məxsus olan sahələr üzrə yüksək qiymətlər təklif etməmək barədə şərtləşirdilər. Yəni, faktiki olaraq həmin sahələrin hərraclara verilməməsi işi həyata keçirildi. Belə ki, 3,75 desyatin zəngin torpaq sahəsi yenə də "Bakı neft cəmiyyəti"nin sərəncamında qaldı ki, həmin sahədən də dövlətə çox aşağı miqdarda-27% pay hesabı təklif olunurdu [226, 341-358].

Xırda sənayeçilərin neftli sahələri ətrafında kəskin mübarizə getdikcə şiddətlənirdi və onların əksəriyyəti də iri şirkətlərə nəsib olurdu.

İri şirkətlərin əlbirlik sazişinin məqsədi gün kimi aydın olduğuna görə, bu hal hərracların təxirə salınması üçün Senata bir əsas kimi xidmət etdi. 1904-cü ildə Nazirlər Komitəsinin qərarına müvafiq olaraq Bibiheybət sahələri 1900-cu il Qaydaları əsasında hərraclar olmadan əvvəlki icarədarların istifadəsində qaldı [214, 261-265].

1900-cu il mayın 14-də az tədqiq olunmuş neftverən torpaqlara dair "Xüsusi Qaydalar" qəbul olundu. Bu "qaydalara" görə də, həmin torpaqlarda neftin axtarılması və sonrakı hasilatına icazə verilirdi. Bu məqsədlə püşkatma yolu ilə 37,5 desyatin ölçüsündə torpaq sahələri ayrıldı. Neftin aşkar olunduğu təqdirdə sahənin icarədarına hərraclarsız 10 desyatin ölçüsündə torpaq verilirdi. Qalan sahələr isə neft ehtiyatı əvvəlcədən məlum olan torpaqlar kimi elan olunmalı və hərraclarda satışa çıxarılmaq üçün dövlətin sərəncamına daxil olmalı idi. 1900-cu ildə tətbiq edilmiş bu yeni sistem 1912-ci ilə qədər fəaliyyətdə oldu [181, 175-180].

1906-cı il noyabrın 1-də keçirilən hərracların V növbəsi də iri şirkətlərin üstünlüyü ilə müşayiət olunmuşdu. Ümumi ölçüsü cəmi 115 desyatin olan 28 neftverən torpaq sahəsi hərraclara çıxarılmışdır. 44,5 desyatin (38%) ölçüsündə 10 torpaq sahəsi (51-63% pay hesabı nəzərdə tutulmaqla) «Nobel qardaşları», 19,5 desyatin ölçüsündə 5 torpaq sahəsi (70,25% pay hesabı nəzərdə tutulmaqla) «Moskva-Qafqaz neft şirkəti», 17 desyatin ölçüsündə 4 sahə isə «Kaspi» şirkəti tərəfindən alındı. Hərraclara qoyulmuş bütün torpaq sahələri həmin hərraclarda iştirak edən 52 şirkətdən ancaq 12-i tərəfindən alındı [80, 157-158]. Kiçik şirkətlərin nümayəndələri hərraclara yenidən baxılması barədə Senat qarşısında çoxsaylı vəsatətlər qaldırdılar. Neftverən torpaqların sahibkarı və maye yanacağın istehlakçısı kimi dövlətin maraqlarını rəhbər tutan Senat hərracları ləğv etdi. Beləliklə, 1900-cı ildən 1913-cü ilə qədər olan müddətdə torpaqların hərraclar vasitəsilə verilməsi prosesi faktiki olaraq dayandırılmışdı.

Nəticədə yeni rəqiblərin meydana gəlməsi təhlükəsindən yaxa qurtarmış və «torpaq çatışmazlığı» bəhanəsi ilə qiymətlərin qaldırılması siyasətini həyata keçirmək üçün əlavə imkanlar əldə etmiş neft inhisarları bundan böyük mənfəətlər əldə etdilər. Senat tərəfindən hərracların ləğv olunması neft sənayeçilərinə onlar tərəfindən irəli sürülmüş dövlət torpaqları qalıqlarının xeyli hissəsinin və ya hamısının öz xeyrinə olaraq «Pay birliyi»nə verilməsi layihəsinin irəli sürməsinə imkan verdi [112, 524-528].

«Pay şirkəti» ideyası ilk dəfə olaraq 1901-ci ildə irəli sürülmüş və 1910-1911-ci illərdə yenidən gündəmə gəlmişdir. Birliyi təsis etmiş təşəbbüskarların məqsədi yeni şirkətlərin meydana çıxmasına mane olmaqla, dövlətin zəngin neftverən torpaqları qalıqlarının inhisarların əlində cəmləşməsinə nail olmaq idi. P.O.Qukasov və S.Q.Lianozov tərəfindən irəli sürülən layihə "Şirkət"in tərkibinə Bakı rayonunun bütün fəaliyyətdə olan şirkətlərinin daxil olmasını nəzərdə tuturdu. Bakı rayonunun bütün əsas neftverən iri torpaq sahəsi birgə istismar olunmaq üçün hərraclar keçirilmədən onların sərəncamına verilməli idi. Ayrı-ayrı şirkətlərin iştirak payı axırıncı 3 il ərzində neftin illik hasilatının orta hesabı ilə müəyyən olmalı idi. Hər 100.000 pud 1 iştirak payına bərabər tutulmalı idi. Beləliklə, 186 Bakı neft şirkətləri arasında 12 iri firma payların 58%-ni əldə edirdilər. "Birliyin" əməliyyatları istisnasız olaraq yalnız neftin hasilatı ilə məhdudlaşmalı idi. Lakin neftin emalı, nəql olunması və satışı sahələrində bəzi iri şirkətlərin imtiyazlı mövqelərə malik olduqları şəraitdə, layihənin müəllifləri eləcə də, Ticarət və Sənaye Nazirliyi tərəfindən öz mənfəətlərinin təmin olunmasına yönəldilmiş yuxarıda göstərilən məhdudiyyətlər saxta xarakter daşıyırdı. 1911-ci ilin sonunda «Pay birliyi»nin təsis olunması barədə qanun layihəsi artıq Ticarət və Sənaye Nazirliyində işlənib hazırlanmışdı. İlkin olaraq "Birliy"ə pay hesabı 15%-dən 35%-ə qədər olan, istisnasız olaraq imtiyazlı şərtlərlə, bir sınaq müddəti kimi, 100 desyatin ölçüsündə torpaqların verilməsi nəzərdə tutu-

lurdu. "Birliy"ə neftin hasil olunması işindən əlavə, sənaye münasibətləri cəhətdən Bakı rayonunun tədqiq olunmamış yataqlarında kəşfiyyat işlərinin aparılması üçün geniş hüquqlar verilirdi. V.N.Kokovtsev də başda olmaqla Nazirlər Şurası üzvlərinin əksəriyyəti göstərilən layihəni müdafiə edirdilər [16, 1-2].

Lakin III Dövlət Duması bu layihəni rədd edərək, təcili olaraq yeni qanunun işlənib hazırlanmasını tələb etdi. Həmin qanun da iri şirkətləri bazarı inhisara almaq və qiymətləri şişirtmək imkanından məhrum etməli idi. Bu məqsədlə ticarət və sənaye nazirinin müavini D.P.Konovalovun sədrliyi ilə İdarələrarası Xüsusi Müşavirə təşkil olundu. Tezliklə icarənin müddəti məsələsinə yenidən baxılması təklifi irəli sürüldü. Mövcud "Qaydalar"a əsasən, dövlət torpaqlarının müddətsiz olaraq yeni layihə «işlənib hazırlanana qədər» icarəyə verilməsi üsulunun əvəzinə, torpaqların 24-30 illiyə icarəyə verilməsi qaydası tətbiq olundu. Həmçinin dövlət torpaqlarının icarəyə verilməsinin qaydası məsələsi də müzakirə olundu. Yalnız hərraclardan deyil, püşkatma üsulundan da istifadə olunması qərara alındı.

Hər puda görə təyin olunan məbləğin və pay hesabı prinsiplərinin yararsız olması açıq-aşkar məlum olduğuna görə, icarə məbləğinin təyin olunması formaları daha çox çətinliklə qarşılaşırdı. Uzun sürən müzakirələrdən sonra dövlətin və neft sənayeçilərinin maraqlarının təmin olunması və Dumanın təqdirinin qazanılması şərti ilə qərarın hazırlanması üçün növbəti təklif irəli sürüldü. Bu təklifə əsasən hər bir sahə üçün minimum hasilat təyin olunurdu ki, onun da hamısı dövlətə verilməli idi. Minimumdan əlavə hasil olunmuş bütün neftin üzərinə 20-25% miqdarında pay hesabı ilə vergi qoyulması nəzərdə tutulurdu. Həmçinin minimum hasilata daxil olan neftin son şərti qiyməti də təyin olundu. Həm də şərti qiymət hərracın xüsusi obyekti hesab olunurdu. Əgər hər hansı şəxs aşağı qiymətlə icbari minimumu dövlətə verməyə razılıq verərdisə, o zaman torpaq sahəsi onun istifadəsində qalırdı [170, 20-26].

Şərti qiymətlər haqqında 1912-ci il qanununun qəbul edildiyinə görə "Pay birliyi"nin təşkil olunması məsələsindən müvəqqəti olaraq imtina edildi. Lakin neft sənayeçiləri mütəmadi olaraq bu layihəyə qayıdırdılar. Bununla belə, həmin layihə sona qədər kağız üzərində olaraq qaldı [158, №37367].

Belə püşkatmalardan birincisi 1913-cü il aprelin 15-də keçirildi. Bakı quberniyasında 46 torpaq sahəsi püşkatmaya qoyuldu. Həmin sahələrin xeyli hissəsini «Rusneft» birliyi əldə etdi. Püşkatmada imperatriçə Aleksandra Fyodorovnanın sarayına yaxın olan adam-qrafinya E.Q.Gendrikova da iştirak edirdi ki, ona da püşkatma üsulu ilə Xırdalan kəndində torpaq sahəsi verildi.

Lakin 1912-ci il qanunu da nəticə etibarı ilə dövlətə onun istədiyi gəliri vermədi. Diqqətçəkən məqam onda idi ki, sahənin icarəyə götürülməsinə görə, neftin icbari hasilatı və müvafiq hesab yalnız dördüncü ildən başlayaraq dövlət xəzinəsinə daxil olmağa başlayırdı. Buna qədər isə hasil olunan neftə görə məbləğ 20% pay hesabı miqdarında ödənilirdi. İlk illərdə bəzi sahibkarların işi yalnız 20% pay hesabını ödəməklə, nefti hasil etmək işi ilə məhdudlaşırdı. 4 illik müddətin bitməsinə yaxın isə sahibkar girovu itirərək, sahədən imtina etməyə hazırlaşırdı.

Ticarət və Sənaye Nazirliyinin çıxardığı qərardan sonra hərraclar Senatın təsdiqinə verilmiş olurdu.

Bu qanunun daha çox zəif tərəfi ondan ibarət idi ki, qanun şərti qiyməti hərracın əsası kimi müəyyənləşdirirdi. Yəni, neftdən nəzərdə tutulan gəlir sahibkardan dövlətin xeyrinə deyil, dövlətdən sahibkarın xeyrinə daxil olmalı idi.

Yuxarıda göstərilənlərlə əlaqədar olaraq Senat hərracları təsdiq etmədi. Təkrar hərraclar 1914-cü il sentyabrın 15-nə təyin olundu. Dövlətin vəsaiti hesabına neftin hasil olunması barədə qanun layihəsinin işlənib hazırlanmasına başlanıldı. Rusiya imperiyasının IV Dövlət Duması neft hasilatı işinin qaydaya salınmasına dair öz rəyini bildirdi [221, 8-11].

Ticarət və Sənaye Nazirliyi tərəfindən alınmış sahələrə gö-

rə pul girovlarını artıraraq, hərracların şərtlərinə düzəlişlər etməsinə baxmayaraq, 1914-cü il sentyabrın 15-də keçirilən təkrar hərraclar dövlət üçün yenidən mənfi nəticələrə gətirib çıxardı. Göstərmək lazımdır ki, 1912-ci il 17 iyun qanununun şərtləri aşağıdakıları nəzərdə tuturdu: əgər torpaq sahələri 3 dəfə ardıcıl olaraq hərraca çıxarıldıqdan sonra icarədarların əlinə verilməzdisə, o zaman onların daha imtiyazlı şərtlərlə, hərraclar keçirilmədən verilməsi imkanı yaranırdı. Senat tərəfindən 1914-cü il 15 sentyabr hərraclarının rədd edilməsi, neft sənayeçilərinə torpaqları hərraclarsız olaraq əldə etmək imkanı yaratdı [200, 3].

Bununla bərabər olaraq, 1913-cü ilin mayında Yollar Nazirliyi tərəfindən dövlət neft mədənlərinin təşkil olunmasının ilk layihəsi təqdim olundu. Nazirlik bu məqsədlə ilkin olaraq Sabunçuda 15 desyatinə yaxın torpaq sahələrini əldə etməyə səy göstərirdi. Lakin bu torpaqların ⅔-i hələ tədqiq olunmamışdı. Dövlət Dəmir Yolu İdarəsi Ramanada daha 5 sahəyə 26 desyatin ölçüsündə öz iddiasını bildirdi. Lakin neft inhisarlarının təzyiqi ilə Ticarət və Sənaye Nazirliyi buna qarşı öz etirazını bildirərək, elan etdi ki, göstərilən sahələr hərraclara təyin olunmuşdur. 1913-cü ildə keçirilən idarələrarası xüsusi müşavirədə Ticarət və Sənaye Nazirliyi dövlət tərəfindən neft mənbələrinin istismar olunmasına dair öz layihəsini müzakirəyə təqdim etdi. İlk vaxtlar bir sınaq-təcrübə kimi, istismarın 1-ci ilində 20 milyon puda yaxın nefti hasil etməklə, ümumi sahəsi 20-25 desyatin olan kiçik sahələrdə işlərin aparılması nəzərdə tutulurdu [128]. Lakin bu layihə də neft sənayeçiləri arasında narazılığa səbəb oldu. Sonradan hökumət belə layihələrdən üz döndərərək, şəxsi sahibkarlığın inkişafına bel bağlamağa başladı. Aşağıda göstərilən növbəti fakt bunu bir daha sübut edir.

Çar hökuməti müharibə ərəfəsində gəmiqayırma proqramlarının həyata keçirilməsinə tələsərək, hərbi donanmanın zəmanətli neftlə təmin olunması işi ilə ciddi surətdə məşğul olmağa məcbur oldu. 1914-cü ilin fevralında Sabunçuda və Ramanada

60-80 desyatin neftverən torpaqların Dəniz İdarəsinin sərəncamına verilməsi məsələsi ortaya çıxdı. Neft inhisarları Dəniz İdarəsi vasitəsilə dövlət neft hasilatı işini elə yerindəcə ləğv etmək üçün, bütün imkanları hərəkətə gətirərək, sabit dövlət neft bazarının bərqərar olmasında maraqlı idilər. Çar hökuməti yenidən inhisarçılara güzəştə getdi. 1915-ci ilin əvvəlində hökumət Dəniz İdarəsinin xüsusi olaraq neftin axtarılması işindən imtina etdiyini və həmin məsələni baxılmaq üçün Mədən Departamentinə təqdim edildiyini bildirdi [82, 71-72]. Bununla yanaşı iri inhisarçılar neftverən torpaqların zəngin sahələrini öz əllərində cəmləşdirdilər. Belə ki, 1916-cı ildə Bakının köhnə neft rayonlarında (Bibiheybət, Balaxanı, Sabunçu və Ramana) istifadədə olan 1.000 desyatin neftverən torpaq sahəsinin 25%-i «Nobel qardaşları» şirkətinə, 16,5%-i «Neft» birliyinə, 24,4%-i «Oyl»a, 10%-i isə «Şell»ə məxsus idi [142, 235-331].

1916-cı ilin yayında Ticarət və Sənaye Nazirliyi Abşeron yarımadasında dövlət neft mədənlərinin təşkil olunması barədə yeni layihə ilə çıxış etdi. Bu dövlət neft hasilatı işinin həyata keçirilməmiş axırıncı layihəsi idi. Həmin layihə dövlətin neft mədənlərinin təşkil olunması üçün Sabunçu və Ramana hüdudlarında 45 desyatin, Suraxanıda isə 60 desyatin dövlət neftverən torpaq sahələrinin Ticarət və Sənaye Nazirliyinin sərəncamına verilməsini nəzərdə tuturdu. Bununla bərabər olaraq, dövlət xəzinəsi bu mədənlərin təşkil edilməsi, onların avadanlıqlarla təchiz olunması və istismarı ilə bağlı olaraq 1916-cı il üçün 2 milyon 750 min rubl, 1917-ci il üçün isə 8 milyon 38 min rubl vəsait sərf etməli idi. Bundan başqa, göstərilən mədənlərin elektrik enerjisi ilə təchiz olunması üçün dövlət elektrik stansiyasının tikintisinə 7 milyon rubl məbləğ sərf olunmalı idi [188, 4-5; 109, 141].

Yanacaq üzrə Xüsusi Müşavirə tərəfindən təqdir olunmuş Ticarət və Sənaye Nazirliyinin axırıncı layihəsinə 1916-cı il oktyabrın 21-də Nazirlər Şurasında baxıldı. Dövlət neft hasilatının təşkil olunması işinin prinsipial əleyhdarı kimi çıxış edən maliy-

yə naziri P.L.Bark bu tədbirin hərbi əməliyyatların başa çatmasına qədər həyata keçirilməsinə inanmadığını bildirdi. Abşeron yarımadasında dövlət neft mədənlərinin təşkil olunması barədə Ticarət və Sənaye Nazirliyinin layihəsi səs çoxluğu ilə Nazirlər Şurasında təsdiq olunub, 1917-ci ilin əvvəlində Dövlət Dumasının müzakirəsinə təqdim edilsə də, faktiki olaraq, həmin iş yalnız kağız üzərində qalmışdır. Əvvəlcə həmin layihənin Dövlət Dumasında müzakirə olunması məsələsi təxirə salındı, daha sonra isə həmin tədbirin keçirilməsi ümumiyyətlə baş tutmadı [111, 141].

Yuxarıda göstərilən dövlət tərəfindən neft çıxarılması barədə layihə ilə eyni vaxtda, həmin instansiyalarda Balaxanı, Sabunçu, Ramana və Bibiheybət sahələrində yerləşən 33 desyatinə yaxın icarədarların yerüstü istifadəsində olan xəzinənin neftverən torpaqlarını, xəzinəyə sərf edilən şərtlərlə hərraclara çıxarılmadan, həmin icarədarlara verilməsi məsələsinə baxılırdı. Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin 1916-cı ildə keçirilən iclaslarının birində neft sənayeçilərinin bu tələbi təqdir edildi və təcili olaraq bu işin ticarət və sənaye nazirinin təsdiqinə təqdim olunması barədə xüsusi qərar çıxarıldı. Bundan başqa, nəzərdə tutulan torpaq sahələrindən əlavə, daha hansı sahələrdən neftin axtarılması işinin həmin qaydalar əsasında, yəni hərraclar keçirilmədən, neft sənayeçilərinə təqdim olunması barədə sərəncamın verilməsi üçün göstərilən instansiyaya xahişlə müraciət olunmasına dair də qərar qəbul olundu [111, 171].

Lakin məlum siyasi hadisələrlə bağlı olaraq bu məsələ də özünün tam surətdə həllini tapmadı.

Beləliklə, yuxarıda göstərilən faktlar belə bir nəticə çıxarmağa əsas verir ki, dövlətin mülkiyyətində olan neftverən torpaqların istifadə olunması şərtləri və üsulları məsələsi 100 ildən çox olan müddət ərzində çar hökuməti tərəfindən öz həllini tapmadı. Dövlət neftverən torpaqlarının işlənilmək üçün xüsusi şəxslərə verilməsi təcrübəsi, onların istismar olunmasından döv-

lətin neft yanacağına və xəzinəsinə daxil olan gəlirlərə olan tələbatını ödəmədi. Senat tərəfindən əksər hallarda neftverən torpaqların hərraclarının nəticələrinin ləğv olunması faktı onu göstərir ki, çoxsaylı qanunverici aktlar ətraflı surətdə düşünülməmiş və qeyri-mükəmməl formalarda işlənib hazırlanmışdır. Öz xarakterinə görə, bu qanunverici aktlar bir təcrübə kimi, müvəqqəti xarakter daşıyırdı. 1872-ci ildə iltizam sisteminin ləğv olunmasından sonra neftin hasil olunması üçün dövlət torpaqlarının şəxsi sahibkarlara verilməsi qaydası qüvvədə idi. Lakin həmin yerlərdə həqiqətən də neftin olub-olmaması sübut olunmadığına görə, neft sənayeçiləri bu ərazilərdə neftin axtarılması işinə külli miqdarda sərmayə qoymağa ehtiyat edirdilər. Bundan başqa, inhisarlaşma prosesləri belə bir nəticəyə gətirib çıxartdı ki, inhisarçılar neft və neft məhsulları üzərində qiymətləri özbaşına olaraq qaldırmaq imtiyazlarını əldə etdilər ki, bu da həmin məhsulların əsas istehlakçısı olan hökuməti olduqca əlverişsiz və mənfəətsiz vəziyyətdə qoyurdu. Dövlət tərəfindən neftin çıxarılması işinə dair göstərilən çoxsaylı cəhdlər ona gətirib çıxartdı ki, korrupsiyanın təsiri altında «dağılan» feodal-mülkədar dövlət aparatı bir növ Rusiya imperiyasının öz dövlət mənafelərinin əleyhinə, inhisarçıların isə lehinə çıxış etdi. Çar qanunvericiləri sözdə və kağız üzərində neftverən torpaqların təmərküzləşməsini və həmin torpaqlarda xırda və orta neft sənayeçilərinin fəaliyyət göstərməsinin tərəfdarı idi. Lakin reallıq bütün bunları təkzib edirdi. Belə ki, buna elə hökumət aparatının özü yol vermirdi. Torpaqlardan istifadə olunmanın reqlamentasiyası nə qədər mürəkkəb xarakter daşıyırdısa, onların təmərküzləşməsi formaları da bir o qədər eybəcər xarakter alırdı. Bütün bunlar ümumilikdə neft sənayesinin inkişafına ciddi əngəllər törədir, neft hasilatı və emalının tərəqqisini əməlli-başlı ləngidərək Azərbaycanın təbii sərvətlərinin vəhşicəsinə istismarına əlverişli şərait yaradırdı.

Çar hökumətinin neftverən torpaqlar barəsində əsassız və ağılsız siyasəti ona gətirib çıxartdı ki, neft mənbələrinin daha

çox məhsuldar hissələri iri neft sənayeçilərinin əlində cəmləşdi və bu da öz növbəsində inhisarlaşma prosesini sürətləndirdi. Bu, çarizmin siyasətinin hərbi-feodal xarakteri ilə bağlı idi. Abşeron yarımadasında dövlət kəndlilərinin istismar olunması formaları müstəmləkə özbaşınalıqları-kəndlilərin pay torpaqlarının ələ keçirilməsi, onların zorla digər yerlərə köçürülməsi ilə daha da ağırlaşırdı.

Gətirilən faktlar göstərir ki, çarizmin Şimali Azərbaycanda neftli torpaqlarla bağlı siyasətinin mahiyyətini əslində sərvətlərimizin talan edilməsi təşkil edirdi.

1.3. Neft sənayesində çar hökumətinin aksiz siyasəti.

Hamı tərəfindən qəbul edilən məlum bir həqiqət var ki, Azərbaycan neft sənayesi özünün çox dərin və qədim tarixi köklərinə malikdir. Rusiya imperiyasında neft sənayesinin tarixi isə əslində Şimali Azərbaycanın istila olunması ilə əlaqədar faktiki olaraq XIX əsrin əvvəllərindən başlanır. Çar administrasiyası bu diyarın neftverən torpaqlarının dövlət mülkiyyəti olmasını dərhal rəsmiləşdirərək, az xərc sərf etməklə ancaq və ancaq yüksək mənfəət əldə etmək məqsədini güdürdü. XIX-XX əsrin əvvəllərində Şimali Azərbaycanın neft sənayesi sahəsində çarizmin yürütmüş olduğu yırtıcı müstəmləkə siyasətinin təzahürlərindən biri də aksiz vergisi-neft məhsullarının bazara daxil olmasına qədər həmin məhsullardan tutulan vergi hesab olunur.

Şimali Azərbaycanın neft istehsalı tarixi geniş tarixşünaslıq bazasına malikdir. İndiyə qədər bir sıra tarixi əsərlərdə çarizmin neft istehsalında aksiz siyasəti ayrı-ayrı nöqteyi-nəzərdən bu və ya digər dərəcədə öz əksini tapmış və qiymətləndirilmişdir [78, 13-24].

Qaynaqlardan və tarixşünaslıqdan da məlumdur ki, hələ iltizam sisteminin ləğvindən bir neçə həftə əvvəl-1872-ci il fevra-

lın 1-də verilmiş qanununa müvafiq olaraq neft sənayesində aksiz vergisi təyin olunmuşdu [10, 117]. Həmin verginin tətbiq olunmasının əsas məqsədi iltizamın ləğvindən sonra neft mənbələrində dövlət xəzinəsinin gəlirlərinin təmin edilməsi idi.

Yuxarıda göstərilən qanuna müvafiq olaraq aksiz vergisinin toplanılması Maliyyə Nazirliyi departamentinin sərəncamına, vilayət və əyalətlərdə isə həmin idarənin müvafiq yerli orqanlarının ixtiyarına keçirdi. 1872-ci ilin 1 fevral qanununun təsdiq olunmasından dərhal sonra Qafqaz canişini həmin qanunun Qafqazda həyata keçirilməsinə və idarə rəhbərliyi tərəfindən aksiz vergisinin yığılması layihəsinin hazırlanıb tətbiq olunmasına dair sərəncam verdi [31, 62].

Ağ neft istehsalından aksiz vergisinin toplanması məqsədilə dörd dairə təşkil olunmuşdu. Birinci üç dairənin hər birinə Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən 15 ağ neft zavodu (cəmi 45 zavod), dördüncü dairəyə isə Suraxanıda yerləşən iki ağ neft zavodu və Pirallahıdakı bir parafin zavodu daxil idi [31, 62-63]. Aksiz vergisinin hər puda görə 25 qəpik təyin olunması neftdən alınan işıqlandırıcı yağlara (fotogen, ağ neft, qazolin) aid idi. Lakin aksiz vergisi hazır məhsullardan deyil, neftayırma zavodlarında neft emalı üçün istifadə edilən qazanların həcminə görə müəyyənləşdirilir və toplanırdı. Eyni zamanda, qanun qazanlardan gündə yalnız bir dəfə istifadə olunmasını nəzərdə tuturdu.

Beləliklə, aksiz vergisinin məbləği ağ neftin emalına sərf olunan vaxtdan asılı idi. Nəticədə zavod sahibkarları qısa müddət ərzində mümkün qədər çox miqdarda neftin emal olunmasına səy göstərərək, ağ nefti ağır və yüngül yağlardan ayırmadan gün ərzində qazanlardan bir neçə dəfə istifadə edirdilər. Bunun müqabilində məhsul keyfiyyətsiz alınır və ağ neftin qiyməti aşağı düşürdü. Əgər 1872-ci ildə ağ neftin pudu 3 rubl 50 qəpiyə satılırdısa, 1873-cü ildə həmin rəqəm 2 rubl 50 qəpiyə, 1874-cü ildə isə 1 rubl 90 qəpiyə qədər aşağı düşmüşdür [68, 78-80]. Ağ neftin qiymətinin aşağı düşməsi neft sənayesinin inkişafını ləngidirdi.

Bununla yanaşı ağ neftin ucuzlaşdığını ancaq bununla izah etmək düzgün olmaz. Belə ki, düşünürük ki, bu, ilk növbədə ağ neft emalının sürətli artımı, tələb və təklif arasındakı nisbətin dəyişməsi ilə də əlaqədar idi.

Neft emalı sənayesində mövcud olan vəziyyətdən xilas olmaq səyləri özünü əməyin bölünməsi növündə göstərirdi: neft hasilatı sənayeçilərindən nefti xam vəziyyətdə alan zavod sahibkarları həmin məhsulun yalnız distillə olunması, emalı işi ilə məşğul olurdu. Həmin zavod sahibkarları neftin "distillə" olunmasından sonra müəssisə sahibinə xüsusi çəkisi 0,818-0,820 olan bir pud ağ neft təhvil verirdi. Bu vaxtdan etibarən areometrdən istifadə olunmağa başlandı. Məhlulun sonrakı mərhələdə təmizlənməsi işi ilə ya müəssisə sahibi özü məşğul olur, ya da ağ neftin təmizlənməsini digərlərinə həvalə edirdi. Beləliklə, ağ neft zavodu sahibkarları aksiz qaydalarına uyğunlaşaraq, hər puda görə 25 qəpik deyil, cəmi 2-3 qəpik məbləğ ödəyirdilər [68, 79-80].

Göründüyü kimi, zavodların bir qismi neftin distillə olunması, digər qismi isə ağ neftin təmizlənməsi işi ilə məşğul olurdu. Lakin əgər ağ neft keyfiyyətsiz distillə olunardısa, o zaman heç bir təmizləmə prosesi həmin məhsulu yüksək keyfiyyətli edə bilməzdi. Bu səbəbdən ağ neftin keyfiyyəti əhəmiyyətli dərəcədə aşağı düşür və alıcılar ABŞ ağ neftindən istifadə olunmasına üstünlük verirdilər. Bundan başqa, dövlət əvvəldən fərz etdiyi vergi həcmini əldə edə bilmədi. Nəticədə 1873-cü ildən 1877-ci ilədək olan müddət ərzində aksiz vergisindən daxil olan məbləğ orta hesabla 243,748 rubla bərabər oldu [204, 4]. Bundan narahat olan hökumət dairələri artıq 1875-ci ildə mövcud olan qanuna yenidən baxılması məqsədilə Bakı şəhərində komissiya təsis etdi. Komissiya belə bir qənaətə gəldi ki, aksiz vergisinin düzgün qaydada təyin olunmaması ağ neftin keyfiyyətinin aşağı düşməsinə gətirib çıxarmış və bundan əlavə, ağ neft zavodu sahibkarları hələ istehsal olunmamış məhsula görə əlavə vergi ödəmək əh-

valında deyildilər.

Aksiz vergisinin toplanılması qaydasına yenidən baxılması məqsədilə Tiflis şəhərində də daha bir komissiya təsis olundu. Vəziyyətin araşdırılması və təkliflərin hazırlanması məqsədilə komissiya Bakıya təşrif buyurdu. Lakin komissiya üzvləri neft emalı texnikası işini çox pis anladıqlarına və sənaye istehsalı tələblərini əməli-başlı başa düşmədiklərinə görə, qarşıya qoyulmuş məqsədə, əslində nail ola bilmədilər. Bununla belə, komissiya müvafiq qanun layihəsi irəli sürdü ki, həmin layihədə də ilkin olaraq hər bir qazanın iş vaxtının təyin olunması nəzərdə tutulur və buna müvafiq olaraq da aksiz vergisinin məbləği təyin olunurdu. Amma həmin layihə qəbul olunmadı [31, 102]. Belə ki, hər bir qazana görə iş vaxtının ciddi surətdə təyin olunması ağ neftin distillə olunması mərhələsinin sonrakı azalmasına gətirib çıxaracaqdı və bunun nəticəsində ağ neftin keyfiyyəti daha da aşağı düşəcəkdi.

Rusiya İmperiya Texniki Cəmiyyətinin Qafqaz Şöbəsi tərəfindən təsis olunmuş yeni komissiya 1876-cı ildə bir sıra konkret təkliflər irəli sürdü: ağ neft üzərinə qoyulan aksiz vergisi ləğv edilsin və 10 il müddətində neft və neft məhsullarına vergi təyin olunmasın; aksizin ləğv olunması nəticəsində dövlət xəzinəsinə dəymiş ziyanı isə xaricə ixrac olunan neftdən alınan vergilərin hesabına ödənilsin [75, 138-139]. Həmin komissiyanın üzvlərindən biri də məşhur kimyaçı D.İ.Mendeleyev idi ki, o da aksiz vergisinin ləğv olunması ilə neft məhsullarının keyfiyyətinin yüksələcəyini və Amerika nefti ilə rəqabət mübarizəsində Bakı neftinin qalib gələ biləcəyini təkidlə bildirirdi [104, 224].

Beləliklə, hökumət neft sənayesinin o zamankı vəziyyətinə görə aksiz vergisinin hansı formada olursa-olsun tətbiq olunmasının zərərli xarakterə malik olacağına əmin olduqdan sonra yeni aksiz qaydalarının işlənib hazırlanması səylərinin heç bir nəticə verməyəcəyi qənaətinə gəldi. Aksiz vergisindən dövlətin xəzinəsinə daxil olan məbləğin miqdarı o qədər cüzi idi ki, həmin ver-

ginin yığılmasının yeni üsullarını axtarmaqdansa, onun birdəfəlik olaraq tamamilə ləğv olunması daha məqsədəuyğun sayılırdı. Bu, həm də onunla izah olunur ki, Bakıda ağ neft istehsalı aksiz vergisinin təzyiqi altında olduğu halda, ABŞ-da həmin məhsulun istehsalı çox geniş miqyas alır, onun Rusiyaya ixracı daim artır, bu vəziyyət də, Bakı neft istehsalında mövcud olan böhranın daha da dərinləşməsinə səbəb olurdu.

1877-ci il iyulun 6-da ağ neft sənayesində aksiz vergisinin ləğv olunması barədə qanun dərc olundu [160, №57456]. Aksiz vergisinin ləğv olunması Bakı neft məhsulları istehsalının keyfiyyət göstəricilərinin kəskin şəkildə artmasına səbəb oldu, həmin məhsulların rəqabətə davamlılığı yüksəldi, ABŞ-dan neft idxalı kəskin surətdə aşağı düşdü. 1884-cü ildə isə xaricdən Rusiyaya ağ neftin idxal olunması tamamilə dayandırıldı [145, 14].

Lakin aksiz vergisinin ləğv olunması sözsüz olaraq, neft istehsalından dövlətin xəzinəsinə daxil olan gəlirlərin azalmasına səbəb oldu. Artıq XIX əsrin 80-ci illərinin əvvəllərində neftin istehsalından toplanılan verginin bərpa olunması barədə danışıqlara başlanıldı. Həmin məsələ 1883-cü ildə dövlət əmlak nazirinin məruzəsində də öz əksini tapmışdı [58, 16-17]. Maliyyə Nazirliyinin məmuru V.İ.Andreyev neft sənayesinə verginin təyin olunması mümkünlüyünü aydınlaşdırmaq, neft sənayesindəki vəziyyətin öyrənilməsi məqsədilə Bakıya göndərildi. Az sonra V.İ.Andreyev ləğv olunmuş aksiz vergisinin bərpa edilməsi təklifini irəli sürdü [110, 71].

XIX əsrin 70-80-ci illərində neft hasilatının artımı işıqlandırıcı yağlara olan tələbatın artımını üstələyirdi. Nəticədə neftin və neft məhsullarının həddindən artıq yığılıb qalması müşahidə olunurdu ki, bu da ağ neftin qiymətinin ucuzlaşmasına gətirib çıxarırdı. Həddən artıq ucuzluq neft məhsullarına qeyri-qənaətçil münasibət bəslənilməsini doğururdu. Bütün emal olunan neftin az qala ⅔-ni təşkil edən neft qalıqları öz yararlı istifadəsini tapa bilmirdi. Beləliklə də, haqqında danışdığımız dövrdə neft zavod

sahiblərinin müflisləşməsində ifrat istehsal və neftin faydasız yerə sərfi mühüm rol oynayırdı. Neft ehtiyatlarının tükənməsi qorxusu da bu sahədə çalışan sahibkarlar arasında müşahidə olunurdu. Bu qorxu bir sıra neft sənayeçilərini məcbur etdi ki, onlar xam neft üzərinə, təbii neft ehtiyatlarının ağılsızcasına dağıdılıb tükəndirilməsinin qarşısını ala biləcək bu xüsusi hökumət vergisinin qoyulması ideyasını dəstəkləsinlər.

Həmin dövrdə ağ neft ixracı və bazarlardakı vəziyyəti daha yaxşı təsəvvür etmək üçün ağ neftə qoyulmuş gömrük vergiləri, eləcə də, başlıca Avropa dövlətlərində mövcud olmuş qiymətləri (1885-ci ilin məlumatları üzrə) özündə əks etdirən cədvələ nəzər salaq [110, 72].

Cədvəl 1

Ölkələr	İl ərzində idxal olunmuş ağ neft (pudla)	İdxal rüsumu (rublla)	Ağ neftin hər pudunun orta satış qiyməti (rublla)
Almaniya	22,8 mln	0,61	1,88
Avstriya	8,8 mln	1,34	2,88
Fransa	1,84 mln	1,96	3,34
İngiltərə	13,o mln	yoxdur	1,31
Rusiyanın daxili bazarlarında satılan Bakı ağ nefti	19,0 mln	yoxdur	0,7

Cədvəldən də göründüyü kimi, XIX əsrin 80-ci illərinin ortalarında əsas Avropa ölkələrinə ixrac edilən Bakı ağ neftinin ümumi miqdarı az qala 50 mln puda, Rusiya bazarlarında satılan eyniadlı məhsulun həcmi isə təxminən 20 mln puda çatırdı. Eyni zamanda Rusiya bazarlarında bu ağ neftin hər pudunun qiyməti Avropa ölkələrinə nisbətən təxminən 2 (İngiltərə)-5 (Fransa) dəfə ucuz idi. Rusiya növbəti dəfə Azərbaycan sərvətlərindən az qala müftə hesab edirdi [110, 72].

Lakin bu məsələ kəskin mübahisələrə səbəb oldu. Belə ki, L.E.Nobelin Maliyyə Nazirliyinin Vergi Rüsumları Departamentinə göndərdiyi məktubunda qeyd edilirdi ki, xam neftin hər pudu üzərinə 15 qəpikdən az olmayaraq təyin olunmuş vergi növü həmin məhsulun hədər yerə israf olunmasının qarşısını alacaq, işıqlandırıcı yağların əldə olunmasının artırılması üçün zavod sahibkarlarını nefti daha da mükəmməl şəkildə emal etməsinə vadar edəcək, geoloji tədqiqatların aparılması üçün hökumətə vəsait verəcək və dövlətin yeni gəlir mənbəyinin yaranmasına səbəb olacaq. L.E.Nobel hesab edirdi ki, həmin vergi növü "neftin mənbələrdən buraxılması vaxtı yığılmazsa, hazırlanmış və hökumət agentlərinin nəzarəti altına təhvil verilərək təmin olunmuş şəkildə, məhsulun alıcı üçün buraxılması şəraitində saxlanılarsa" o zaman neft sənayeçiləri qətiyyən heç bir çətinliklə qarşılaşmazlar [110, 80].

L.E.Nobelin fikrinə tərəfdar olan iri ağ neft zavodu sahibkarlarının əsas məqsədi qətiyyən dövlətin xeyrinə qayğıkeşlik etməkdən ibarət deyil, əksinə, neftin bahalaşdırılması yolu ilə dövriyyə vəsaitindən və ucuz kredit almaq imkanından məhrum olan xırda və orta ağ neft zavodu sahibkarlarını iflasa uğratmaqla neft bazarında inhisar vəziyyəti yaratmağa səy göstərməkdən ibarət idi. Buna görə də verginin tətbiq olunmasına qarşı təkcə neft məhsullarının istehlakçıları deyil, eyni zamanda, neft sənayeçilərinin əksəriyyəti etiraz edirdilər. Həmin tədbirin layihələşdirilməsi elm xadimləri tərəfindən də narazılıqla qarşılandı. Belə layihənin ən qəti əleyhdarlarından biri də D.İ.Mendeleyev idi. "Rusiya Neft Sənayesi və Ticarətinə Yardım Cəmiyyəti"nin iclasında çıxış edən D.İ.Mendeleyev bildirmişdi ki, nəzərdə tutulan vergi "sənaye istehsalını o dərəcədə azaldacaq ki, yüzlərlə fəaliyyət göstərən neft istehsalçılarından yalnız 10-u bütün neft işini öz əllərində cəmləşdirəcək və təkmilləşdirilmənin əsas motivi olan azad rəqabət aradan qalxacaq" [106, 555-556].

1886-cı il oktyabrın 26-da Bakı neft sənayeçilərinin müvək-

killəri Qafqazın baş mülki rəisi A.M.Dondukov-Korsakova xüsusi müraciət yazaraq ondan neft məhsulları üzərinə aksiz vergisinin tətbiqinin təxirə salınmasını xahiş etdilər. Kiçik ağ neft zavod sahibləri xam neft üzərinə aksiz vergisinin qoyulmasına qarşı çıxaraq belə hesab edirdilər ki, bu bütövlükdə sənayenin inkişafını ləngidəcəkdir. Müraciət müəllifləri nəticə etibarı ilə bu verginin bütün ağırlığının istehlakçıların çiyinlərinə düşəcəyini etiraf edərək göstərirdilər ki, bu vergi neft sənayeçilərinin özləri üçün də müəyyən çətinliklər yaradacaqdır, çünki aksiz vergisi neft hələ bazara çıxarılmamışdan, əvvəlcədən ödənilməli idi. Kiçik zavod sahibləri etiraf edirdilər ki, onların bu aksizi ödəmək üçün vəsait axtarışlarından iri şirkətlər sui-istifadə edə bilərlər [110, 78-80].

Hələ 1886-cı ilin yayında Maliyyə Nazirliyi neft vergisi layihəsinin hazırlanması işinə başlamışdı. 1886-cı il dekabrın 8-15-də Maliyə Nazirliyi Vergi Rüsumları Departamentində xüsusi müşavirə keçirildi. Həmin müşavirədə hökumət idarələrinin nümayəndələri ilə yanaşı olaraq "Rusiya Texniki Cəmiyyəti"nin üzvləri, "Rusiya Neft Sənayesi və Ticarətinə Yardım Cəmiyyəti" və neft sənayeçiləri-Q.M.Lianozov, M.İ.Lazarev, K.A.Bodisko, K.A.İretski, İ.İ.İçastlivçev, "Nobel qardaşları" şirkətinin nümayəndələri, M.Y.Belyamin və "İ.M.Şibayev və K^{o}" birliyi, V.İ.Raqozin iştirak edirdilər. Həmin müşavirədə D.İ.Mendeleyev Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayını, Bakı Birja Cəmiyyətini və Dövlət Əmlak Nazirliyini təmsil edirdi. Müşavirənin qarşısında duran əsas vəzifə təkcə daha münasib vergi yığılması üsulunu axtarmaq deyil, həm də həmin verginin faydalılığını müəyyənləşdirmək idi. Müşavirəyə sədrlik edən Vergi Rüsumları Departamentinin direktoru L.S.Yermolov və həmin müşavirənin 11 nəfər iştirakçısı verginin tətbiq olunmasına tərəfdar çıxdılar. Aksiz vergisinin tərəfdarları dövlət büdcəsinin qənaətbəxş vəziyyətdə olmamasına görə layihələşdirilmiş verginin yığılmasını "dövlətin vacib tədbiri" kimi qiymətləndirirdilər. Onlar sübut etməyə çalışırdılar ki, neft sənayesində mövcud olan vəziyyət ver-

ginin tətbiq olunmasına imkan verir. Onların fikrincə həmin tədbir də bu sahənin inkişafını məhdudlaşdırmayacaq, əksinə, həmin sənaye sahəsinin təkmilləşdirilməsi üçün stimul rolunu oynayacaqdır [203, 298-308].

Müşavirənin 14 üzvü, o cümlədən neft sənayeçiləri Q.M.Lianozov, M.İ.Lazarev, İ.İ.İçastlivçev, K.A.İretski verginin tətbiq olunmasına qarşı çıxaraq qeyd edirdilər ki, neft sənayesinin böhranı şəraitində aksiz vergisi həmin sənaye sahəsinin ümumi vəziyyətinə bütövlükdə mənfi təsir göstərəcək. Bununla yanaşı, inhisarçı şirkətlərin aksiz vergisinin tətbiqinə olan meyillərini qeyd edən həmin neft sənayeçiləri hesab edirdilər ki, sözügedən verginin bərpası istehsalın bir neçə iri şirkətin əlində cəmləşməsinə yol açacaq və bu amil xırda və orta neft müəssisələrinin əksəriyyətinin fəaliyyətinin dayandırmasına gətirib çıxaracaqdır. Onların fikrincə həmin vergi "sənayenin inhisarlaşması istiqamətində xırda şirkətlərin ziyanına olaraq yüksək kapital qoyuluşu tələb etməklə, iri şirkətlərə rəğbət bəsləmək yolu ilə, sindikatların təşkil olunmasına daimi olaraq səy göstərilməsinin gücləndirilməsinə gətirib cıxaracaqdır" [203, 309-322].

Neft sənayeçisi M.İ.Lazarev bilavasitə "Nobel qardaşları" şirkətinin siyasətinə kəskin etirazını bildirirdi. O, qeyd edirdi ki, XIX əsrin 70-ci illərinin sonlarından etibarən "Nobel qardaşları" şirkəti ilə digər neft sənayeçiləri arasında ölüm-dirim mübarizəsi getmiş və nəticədə ağ neft zavodlarının sayı 195-dən 137-yə qədər aşağı düşmüşdür [252, 8-19].

Lakin K.İ.Lısenko Nobel-Raqozin cütlüyünün mövqeyinin tərəfdarı kimi çıxış edərək xırda istehsalın müdafiə olunmasına səy göstərilməsinin əleyhdarı idi. O, bununla bağlı qeyd edirdi: "Mən nəyə görə yüzlərlə xırda zavodun fəaliyyət göstərməsinin tərəfdarı olmalıyam? Həmin zavodlar müvəqqəti olaraq fəaliyyət göstərə bilər və onların hamısı vergi rüsumu və ya digər səbəblər üzündən öz fəaliyyətlərini birdəfəlik olaraq dayandırmalıdırlar" [252, 64].

Sonrakı proseslər göstərdi ki, iri şirkətlərin və çar hökumətinin maraqları eyni məqsədə xidmət edir. Vergi əleyhdarlarının etirazları kifayət qədər əsaslı kimi qəbul olunmurdu. Müşavirənin nəticələrinə baxmayaraq, hökumət dövlət xəzinəsinin sıxıntılı vəziyyətinə əsaslanaraq verginin tətbiq olunmasını qərara aldı.

Neft məhsulları üzərinə aksiz vergisinin təyin olunması haqqında Dövlət Şurasının 19 noyabr 1887-ci il tarixli qanunu, 21 dekabr 1887-ci ildə çar tərəfindən təsdiq olunduqdan sonra 15 yanvar 1888-ci ildə qüvvəyə mindi [209, 32]. Qəbul olunmuş qaydalara müvafiq olaraq daxili bazar üçün nəzərdə tutulmuş işıqlandırıcı neft "yağları" üzərinə təyin olunan aksiz vergisi yüngül işıqlandırıcı yağların hər puduna görə 30 qəpik məbləğində müəyyən olunmuşdu. İxrac olunmaq üçün nəzərdə tutulan ağ neft məhsuluna aksiz vergisi şamil edilmirdi [209, 32].

Ağ neft məhsulunun zavodlardan daşınmasına ya aksiz vergisinin ödənilməsi barədə qəbzin təqdim olunmasından sonra, ya da həmin verginin dəyəri miqdarında girovların qoyulmasından sonra icazə verilirdi. Faizsiz olaraq 9 aylıq möhləti olan girov qəbzləri sistemi dövlət krediti formalarından biri kimi xarakterizə olunurdu. Artıq 1888-ci ildə Bakı neft rayonundan daxili bazara aksiz vergisinin ödənilməsi ilə 813,5 min pud işıqlandırıcı yağlar, həmin vergi miqdarında girovların qoyulması ilə isə 20 milyon 746 min pud eyniadlı məhsullardan daşınmışdır [205, 511].

Artıq 1888-ci ildə bir sıra neft və nəqliyyat şirkətləri aksiz vergisinin göstərilən qaydada yığılmasına qarşı öz etirazlarını bildirdilər. Bir tərəfdən Bakı neft sənayesi rayonundan ağ neftin daşınmasına görə aksiz vergisinin ödənilməsinə möhlət verilir, digər tərəfdən isə qanun ağ neft məhsulunun bazara daxil olması və istehlakçı tərəfindən alınana qədər olan vaxt ərzində həmin verginin ödənilməsini və ya onun əvəzinə girov qoyulmasını tələb edirdi. Bu proses neft sənayeçilərinin əlində yüksək məbləğ-

də vəsaitin olmasını tələb edirdi ki, bu da onların bir çox çətinliklərlə qarşılaşmasına səbəb olurdu. Bunun müqabilində neft sənayeçiləri işıqlandırıcı yağların qiymətini qaldırmağa məcbur olurdular ki, bu da həmin məhsulların əhali tərəfindən az istifadə olunmasına gətirib çıxarırdı və dövlət xəzinəsinə az mənfəət daxil olurdu.

Axırıncı mülahizə Maliyyə Nazirliyini neft sənayeçilərinin tələblərini qismən də olsa təmin etməyə məcbur etdi. Girov qoyulması ilə aksiz vergisinə möhlət almaq yolu ilə vergisi ödənilən daşınmış neft məhsullarını aksiz nəzarətinin mühafizəsi altında olan xüsusi anbarlara təhvil verilməsinə icazə verilirdi. Bu proses neft sənayeçilərinə eyni girov vasitəsilə təkrar-təkrar özlərini sığortalamağına imkan verirdi.

Lakin bu sistemin imtiyazlarından əsas etibarilə, öz sərəncamlarında külli miqdarda girov qəbzləri olan iri neft sənayeçiləri istifadə edə bilərdilər. Məhdud məbləğ göstərməklə girov qəbzlərinə malik olan xırda neft sənayeçiləri isə həmin qəbzlərin sərbəst buraxılması üçün öz məhsullarını anbarlardakı aksiz nəzarətinin mühafizəsi altına təhvil verməyə məcbur olurdular ki, bu amil də xırda neft sənayeçilərini aksiz ödənilməsi üçün tətbiq olunan möhlət sisteminin səmərəsindən məhrum edirdi. Belə ki, mühafizə altında olan anbarlardan ağ neftin təhvil götürülməsi zamanı həmin məhsula görə təyin olunan aksiz vergisi təxirəsalınmadan ödənilməli idi.

1888-1889-cu illərdə Bakı neft rayonunda emal olunan ağ neftin xeyli hissəsi aksiz məbləğinə möhlət verilməsi ilə bu vergi nəzarətinin mühafizəsi altına verildi.

Bütün çatışmazlıqlarına, çoxçeşidli korrupsiya hallarına baxmayaraq aksiz vergisi dövlətin xəzinəsinə müəyyən miqdarda gəlirlərin daxil olmasını təmin edirdi. Məsələn, 1888-ci ildə dövlət xəzinəsinə 6 milyon 607 min rubl, 1889-cu ildə 9 milyon 298 min rubl, 1890-cı ildə 10 milyon 567 min rubl həcmində aksiz vergisindən gəlir daxil olmuşdu [205, 9]. 1892-ci il dekabrın

15-də yüngül işıqlandırıcı yağlardan hər puda görə tutulan vergi 60 qəpiyə qədər, ağır işıqlandırıcı yağlardan isə hər puda görə 50 qəpiyə qədər qaldırıldı. Ağ neftin qiymətinin qaldırılması ona gətirib çıxartdı ki, əhalinin xeyli hissəsi həmin məhsulu əldə edib istifadə etmək gücündə olmadı. Qafqaz Aksiz Vergi İdarəsinin rəisi L.L.Perşke göstərirdi ki, əgər aksiz vergisi olmasaydı, o zaman alışqan materiallar öz ucuzluğuna görə ölkənin ayrı-ayrı ucqarlarına yol açar, həmçinin dünya bazarında hökm sürən rəqabət mübarizəsi Rusiyanın xeyrinə həll ola bilərdi [129, 8]. 1892-ci ildə aksiz vergisinin qaldırılması ağ neftə görə girov qoyulmasının təmin edilməsi üçün əlavə məbləğ tələb edirdi ki, bu da sonradan daxili bazara məhsul daşıyan şirkətlərin sayının azalmasına gətirib çıxartdı.

XX əsrin əvvəlində ağ neft ilə neft qalıqlarının qiyməti xam neftin qiyməti ilə eyni oldu və bununla əlaqədar olaraq 1904-cü ildə Maliyyə Nazirliyi neft məhsullarına vergi təyin olunması qanununa yenidən baxılması işinə başladı [78, 171].

1905-ci ildə bütün neft məhsulları üçün eyni olan 60 qəpik məbləğində vergi təyin olundu ki, bu vergi növü işıqlandırıcı yağlarla yanaşı olaraq, neft emalının bütün məhsullarından tutulurdu. Əgər əvvəllər təcili girov qəbzlərinin verilməsi üçün əmlak girovları üstünlük təşkil edirdisə, yeni qanunun tətbiq olunması ilə əlaqədar olraq təcili girov qəbzlərinin xeyli hissəsinin faizli kağızlar üzərində verilən təcili olmayan qəbzlərlə əvəz olunması prosesini özündə birləşdirən girov əməliyyatı yerinə yetirildi. Qaynaqların və bir sıra müəlliflərin məlumatlarına görə bu təcili olmayan girov qəbzləri də həmin il bütün girovların 60%-ni təşkil etmişdi [78, 171].

Bir çox neft şirkətləri aksiz vergisinin ödənilməsinin bitəcəyi vaxt təyin olunmuş məbləği ödəmək əvəzinə, ticarət əməliyyatında dövlətin hesabına əlavə gəlir əldə etməklə aksizin 4%-i dəyərində olan rentanı dövlət xəzinəsinə ödəyirdilər. Bununla əlaqədar olaraq pul girovu əmlak girovu üzərində üstünlük

təşkil etməyə başladı. Bu vəziyyət 1908-ci ilə qədər davam etdi, həmin ildən etibarən isə əmlak girovunun xüsusi çəkisində artım müşahidə olunmağa başladı. 1906-cı ildən 1910-cu ilə qədər olan müddət ərzində aksiz vergisinə görə olan borcun ümumi məbləği 24,4 milyon rubl təşkil edirdi [155, 416].

Birinci dünya müharibəsi dövründə neft məhsulları üzərində aksiz vergisi məsələsinə iki dəfə yenidən baxılması prosesi getmiş və həmin müzakirələrdə göstərilən vergi növünün artırılması təklifləri irəli sürülmüşdü. Artıq 26 oktyabr 1914-cü ildə aksiz vergisinin qaldırılması barədə qanun qüvvəyə mindi [130, 3; 45, 24]. Benzin, ağ neft, yağ və digər neft məhsulları üzərinə qoyulan aksiz vergisi hər puda görə 60 qəpiyə qədər qaldırıldı.

Məlumdur ki, bu zaman neft istehsalında iri inhisarlar tam olaraq hökmranlıq edirdilər ki, onlar da aksiz vergisinin qaldırılmasına nisbətən sakit yanaşırdılar. "Dövlət neft gəlirlərinin əldə edilməsinin daha məqsədəuyğun forması olmasını" təsdiq edən çarizmin bu aktı [132, 18] ən az neft krallarının cibinə ziyan vururdu [45, 25]. Belə ki, əlavə xərclər tamamilə istehlakçıların üzərinə düşürdü. Maraqlı fakt odur ki, müharibə dövrü şəraitində neft məhsullarının əsas istehlakçısı dövlətin özü sayılır və bu, doğrudan da elə belə idi.

Arxiv sənədlərinə görə, hələ 1914-cü ilin avqustunda, yəni yeni aksizin tətbiq olunmasına qədər, "Nobel qardaşları" şirkətinin Bakı kontoru belə bir məzmunda göstəriş aldı ki, neftin satılması və sifarişlərin qəbul olunması prosesində alıcılara və sifarişçilərə belə bir şərt qoyulsun ki, nəzərdə tutulan aksiz vergisinin qaldırılması xərcləri alıcının məsuliyyəti üzərinə düşür. Bu barədə də alıcılar aşağıdakı kimi məlumatlandırılırdı: "onların sifarişləri qəbul olunmuş, lakin hələ həyata keçirilməmişdir" [23, 40].

1916-cı ilin oktyabrında neft məhsulları üzərində aksiz vergisinin təkrar qaldırılması baş verdi. Hələ 1916-cı ilin iyununda bilavasitə vergilər məsələsinə baxan komissiyanın Maliy-

yə Nazirliyində iclası keçirildi və həmin iclasda da bu məsələyə diqqət yetirildi ki, əvvəllər xam neft və neft qalıqlarına aksiz vergisi təyin olunmamışdı, komissiyanın rəyinə görə, halbuki, müharibə dövründə yanacaqdan geniş surətdə istifadə olunduğu üçün məhz həmin məhsullara aksizin təyin olunması külli miqdarda gəlirlərin əldə olunmasına gətirib çıxara bilərdi. Nazirliyin güman etdiyi kimi, xam neft üzərinə aksiz vergisinin təyin olunması dövlət gəlirlərinin artmasına təsir göstərərək, həm dövlətin, həm də neft istehsalçılarının maraqlarına cavab verirdi. Ona görə ki, yeni aksiz "neft sənayeçilərini neftə görə aksiz vergisinin ödənilməsi məsələsində qənaətkarlıq göstərməyə vadar edəcəkdi" [93, 5].

1916-cı il avqustun 9-da imperiyanın maliyyə naziri P.L.Bark "Dövlət xəzinəsinə daxil olan vəsaitin təxirə salınmadan artırılması zəruriliyi" ilə əlaqədar olaraq neft məhsulları üzərində aksizin yenidən qaldırılması məsələsinə dair Nazirlər Şurasına müraciət etdi. Aksizin qaldırılması dövlət gəlirlərinin 30 milyon rubla qədər artırılmasını nəzərdə tuturdu [224, 1-10].

1916-cı ilin yeni qanununa görə aksiz vergisi işıqlandırıcı yağların hər puduna görə 90 qəpikdən 1 rubl 20 qəpiyə qədər, neftin emalından alınan bütün məhsulların hər pudundan 1 rubl 60 qəpiyə qədər artırıldı. Xam neftin hər puduna görə isə 5 qəpik müəyyənləşdirildi. Benzol və toluol məhsullarının hər puduna görə aksiz vergisi 90 qəpik miqdarında toplanırdı [20, 48-49; 78, 175]. Lakin bu tədbirlərin həyata keçirilməsi ilə də çarizmin aksiz siyasəti qarşıya qoyulmuş əsas məqsədə-dövlət xəzinəsi gəlirlərinin artırılmasına çatmadı. Bu məsələ ilə əlaqədar olaraq "Nobel qardaşları" şirkətinin baş kimyaçısı professor M.M.Tinvinskinin bəyanatı çox maraqlıdır: "Bu əməliyyat nəticəsində dövlətin əldə etdiyi mənfəət dəqiq rəqəmlə sıfıra bərabərdir; neft benzolu və neft toluolu istehsal edən zavodları bütünlükdə artilleriya idarəsi almışdır ki, buna görə də aksiz idarəsi nə toplayırdısa, artilleriya idarəsi də onu ödəyirdi" [134, 5-7; 45, 25].

Beləliklə, sonda belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, geridə qalmış yarıfeodal Rusiyası tədqiq olunan dövrdə xüsusi neft təsərrüfatını dövlət neft təsərrüfatı ilə əvəz etmək imkanına malik ola bilmədi. Nəhəng neft gəlirlərindən layiqli “pay” əldə etmək prosesində iştirak etmək üçün çar hökuməti aksiz sisteminin genişləndirilməsi və dərinləşdirilməsi siyasətindən istifadə edirdi. Lakin qanunverici sistemin bu sahədə natamam olması ona gətirib çıxartdı ki, aksiz siyasətinin faydasından dövlətdən çox iri inhisarlar yararlandılar ki, onlar da çarizmin aksiz siyasətindən xırda və orta müəssisələri iflasa uğratmaq üçün istifadə edərək, özlərinin əzəmətinin daha da artırılmasına nail oldular.

Qanunverici aktların işlənib hazırlanmasındakı yanlışlıqlar ona gətirib çıxartdı ki, inhisarçılar aksiz vergisinin tam surətdə ödənilməsindən boyun qaçırmağına imkan verən yolları (neft sənayeçilərinə imtiyazların verilməsi, girov əməliyyatlarının xarakteri) axtarılmasına səy göstərdilər. Bu verginin məsuliyyəti əsas etibarı ilə istehlakçıların üzərinə düşürdü. Ən iri istehlakçı isə, məlum olduğu kimi, elə dövlət idarəsinin özü idi. Yəni neft sənayesində çar hökumətinin aksiz siyasəti “başqa sonluqla” bitərək, faktiki olaraq çar hökumətinin dövlət maraqlarının özünə zərbə vurdu.

II FƏSİL

NEFTİN NƏQLİ MƏSƏLƏLƏRİNDƏ ÇARİZMİN SİYASƏTİ

2.1. Su nəqliyyatı vasitəsi ilə neft daşımalarına münasibətdə çarizmin siyasəti.

Abşeron yarımadasında hasil olunan neftin Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına, habelə Baltik dənizi vasitəsilə Avropaya daşınmasında Xəzər-Volqa su yolu mühüm əhəmiyyətə malik idi. XIX əsrin ortalarına qədər Rusiya istiqamətində neft daşımalarının kifayət qədər az olması Rusiyada kapitalist sənaye istehsalının zəif inkişafı ilə əlaqədar idi. Xəzər dənizi ilə neft və neft məhsulları əsasən İran və Mərkəzi Asiya istiqamətində daşınırdı. Düzdür, İran da inkişaf səviyyəsinə görə geridə qalmış feodal dövləti idi. Amma burada böyük miqdarda ipəkqurdu bəslənilməsi və s. sahələr işıqlandırma vasitəsi kimi neftə kəskin tələbat yaratmışdır.

Məlumdur ki, 1846-cı ildə Xəzər dənizində Rusiya dövlət gəmiçiliyinin əsası qoyuldu və XIX əsrin 50-ci illərində burada xüsusi buxar gəmiləri peyda oldu ki, bu gəmilər də neft daşınmasında mühüm rol oynayırdı. Düzdür, dövlət dəniz gəmiçiliyinin təsis edilməsinin bilavasitə səbəbi Bakı neftinin daşınması deyildi. Məqsəd daha böyük idi: Asiya ilə siyasi-iqtisadi və ticarət əla-

qələrini genişləndirmək [247, 100]. Xəzər dənizində dövlət gəmiçiliyinin təsis edildiyi vaxtdan onun istifadəsi xüsusi şəxslərə verilsə idi və yaxud dövlət tərəfindən lazımi səviyyədə qayğı göstərilsəydi, Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına neft daşımalarında əhəmiyyətli irəliləyişlər əldə olunardı. Təəssüf ki, hökumət bu sahədə ciddi bir tədbir görmürdü. Bu dövrdə Xəzərdə gəmiçiliyin vəziyyəti haqqında 1857-ci ildə Bakıda olmuş imperator dəftərxanasının müdiri V.A.İnsarskinin xatirələrindən də məlumat almaq olar. O, öz xatirələrində yazırdı: «Gəmilər Həştərxandan Bakıya vaxtında təsadüfən gəlib çatırdı. Bu balaca gəmiciklər xərçəng kimi sürünür və azacıq hava dəyişdikdə haradasa daldalanırlar və onların bu sığınacaqlarda nə qədər dayanacaqları məlum olmur» [247, 101].

Buradan məlum olur ki, XIX əsrin 50-ci illərində Xəzər dənizində gəmiçiliyin vəziyyəti ağır idi və bu gəmiçiliyin istifadəsinin xüsusi şəxslərə verilməsi təkidlə tələb olunurdu. XIX əsrin 50-ci illərinin əvvəllərində Xəzərdə buxarla işləyən 30 paroxod üzsə də, onlardan neft daşımalarında istifadə edilmirdi. Belə ki, paroxod sahibləri bu təhlükəli yükü daşımaqdan ehtiyat edirdilər [231, 119]. İlkin olaraq neft və neft məhsulları 2 və 3 dorlu yelkənli gəmilərdə daşınırdı. Artıq XIX əsrin 50-ci illərinin sonlarında Bakı neftinin Xəzərlə nəqlində buxar gəmiləri də iştirak etməyə başladı. Bu vaxtdan da Xəzərdə ilk gəmiçilik cəmiyyətləri–"Qafqaz" (1857), "Drujina" (1858), "Lebed" (1863) [12, 265-268] və b. yarandı. Neftin gəmi ilə daşımalarında çəllək və yeşiklərdən istifadə olunurdu ki, bu da həddindən artıq baha başa gəlirdi. Belə ki, çəlləkləri düzəltmək üçün adətən palıd ağacından istifadə olunurdu. Azərbaycanda lazımi qədər və münasib palıd materialının olmaması səbəbindən xammal əsasən Volqa sahilindən gətirilirdi ki, bu da, çəlləklərin qiymətinin baha olmasının başlıca səbəbi idi [73, 230]. Bu vaxtlar Rusiyanın mərkəzi quberniyalarında tutumu 25 pud olan adi çəllək 3 rubldan baha olmadığı halda Bakıda bunun qiyməti 12-14 rubl civarında idi

[249, 114]. Bununla belə çəlləklərlə əsasən ağ neft daşınırdı. Bu daşıma üsulunu səmərəsiz edən təkcə çəlləyin qiymətinin baha olması deyildi. Bura gəmilərdə çəlləklərin 20% artıq yer tutmasını və onların özünün çəkisini əlavə etmək lazımdır. Çəlləklərlə daşıma zamanı sızmalar nəticəsində itkilərə də yol verilirdi ki, bu da keyfiyyətli çəlləklərdə 7%, keyfiyyətsiz çəlləklərdə isə 20-30%-ə bərabər olurdu [73, 233]. Təbii ki, bu da daşımanın və müvafiq olaraq məhsulun özünün qiymətini artırırdı.

Bakı neftinin Xəzər dənizi ilə daşınmasını çətinləşdirən səbəblərdən biri daşıma xərclərinin baha olması və lazımi qədər nəqliyyat vasitələrinin çatışmazlığı idisə, digər səbəbi naviqasiya müddətinin qısa olması idi. Belə ki, bu dəniz yolu üçün naviqasiya bütün il ərzində yalnız 6-7 ay müddətində (martdan oktyabradək) açıq olurdu. Oktyabr ayından sonra isə Xəzərin şimalının və eləcə də Volqanın buz bağlaması praktik olaraq Bakı neftinin bu yolla Rusiyaya daşınmasını mümkünsüz edirdi. Qış aylarında Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına neft və neft məhsullarının daşınması qeyri-mümkün olduğundan neft qıtlığı hiss olunmağa başlayırdı ki, bu da onun qiymətinin yüksəlməsinə güclü təsir göstərirdi. Lakin sonralar neft qıtlığı məsələsi həll edilmiş oldu. Belə ki, hökumət mərkəzi Rusiya quberniyalarında böyük neft anbarları tikməklə naviqasiya dövründə bu anbarlara kifayət qədər neft məhsulları yığa bilirdi. Bununla da hökumət belə yolla həmin quberniyaların qış aylarında neft məhsullarına olan kəskin tələbatını ödəmiş olurdu. Qeyd etdiyimiz kimi neft yükləri Xəzər dənizi vasitəsilə Volqanın mənsəbinə-Həştərxana, habelə Volqa yolu ilə Saritsına, Rıbinskiyə və az bir hissəsi isə Baltik dənizi vasitəsilə Avropaya daşınırdı. Amma Volqa çayı ilə daşımalarda da problemlər mövcud idi. Belə ki, Volqanın mənsəbinə böyük həcmdə qum kütləsinin toplanması suyun dərinliyini xeyli azaldırdı ki, bu da iri tutumlu gəmilərin bura daxil olmasını mümkünsüz edirdi. Ona görə də neft məhsulları ilə yüklənmiş gəmilər Həştərxandan müəyyən məsafədə reyddə da-

yanmalı olur və neft yüklərinin kiçik tonnajlı gəmilərə yüklənməsi lazım gəlirdi ki, bu da həm əlavə xərclər tələb edirdi həm də, qısa naviqasiya dövründə vaxt itkisinə səbəb olurdu. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, neft məhsullarının daşınmasında çay gəmiçiliyindən ABŞ-da da geniş istifadə edilmişdir. Neft kəmərlərinin çəkilməsinə qədər neft məhsullarının böyük bir hissəsi Alleqan və Oyl-krik çayları vasitəsilə daşınırdı. Alleqan gəmiçilik üçün yararlı olsa da, bunu Oyl-krikə şamil etmək olmazdı. Amma ABŞ hökuməti çayın özündə və qollarında bir neçə bənd tikməklə lazım olan su səviyyəsini əldə etdi və çayı gəmiçilik üçün yararlı vəziyyətə gətirməyi bacardı [151, 222-223].

Təəssüflər olsun ki, Rusiyada bu qəbildən olan tədbirlər görülmür və bu iş demək olar ki, dövlətin diqqətindən kənarda qalmışdır. Fikrimizi əsaslandırmaq üçün aşağıdakı fakta diqqət yetirmək kifayət edər. Belə ki, Rusiyanın Avropa hissəsinin çay şəbəkəsi 168 min verst təşkil etdiyi halda onun gəmiçilik üçün yararlı olan hissəsi yalnız 28,7 min verstə bərabər olmuşdur [99, 317].

Bakı neft mədənlərinin başlıca istehlak mərkəzlərindən uzaqda yerləşməsi əslində onun gələcək inkişafını sürətli və faydalı daşıma vasitələrindən bilavasitə asılı etmişdir. Digər tərəfdən Bakı neftinin hasilat və emal sənayesinin sürətli inkişafı daşıma vasitələrinin də ona uyğun olaraq təkmilləşdirilməsini tələb edirdi. Bu baxımdan tankerin ixtira edilməsi qanunauyğun və zəruri bir hadisə idi. Tankerin ixtira edilməsi ilə Bakı neftinin dənizlə daşınmasının inkişafına güclü təkan verildi. Dünyada birinci dəfə neftin tankerlərlə daşınmasını Həştərxan tacirləri olan Artyomev qardaşları həyata keçirmişdilər. Bu qardaşlar uzun müddət Bakıdan Xəzər dənizi ilə Həştərxana neft daşımaqla məşğul olmuşdular. 1873-cü ildə onlar «Aleksandr» adlı yelkənli gəmini xüsusi maye daşıyan gəmiyə çevirmişdilər [235, 53]. Artyomev qardaşlarının təcrübəsindən tezliklə gəmiçilik sahəsində böyük nüfuz sahibi olan Raqozin, Şipov və Nobel də istifadə etməyə başladılar.

Tankerlər neft məhsullarının daşınması üçün olduqca sərfəli idi və demək olar ki, itkiyə yol vermirdi. 1878-ci ilə qədər ancaq xam neft və neft qalıqlarını daşımaq üçün tankerlərdən istifadə olunurdu. Bakı neft emalı sənayesinin başlıca məhsulu olan ağ neft yelkənli gəmilərlə çəlləklərdə daşınmaqda davam edirdi [235, 53]. 1878-ci ilin naviqasiya dövründə Xəzərdə birinci dəfə olaraq ağ neft buxar mühərriki ilə işləyən dəmir tankerlərlə daşınmağa başlandı. Bu istiqamətdə ilk addımı «Nobel qardaşları» şirkəti atdı. Belə ki, şirkətin sifarişi ilə İsveçin «Motalo» zavodunda inşa edilmiş «Zərdüşt» tankeri 1878-ci ildə Marinski kanalı və Volqa çayı vasitəsilə Xəzərə gətirildi [99, 325]. Sonrakı illərdə şirkət bu qəbildən olan daha bir neçə gəmi – «Budda», «Maqomet» (Məhəmməd), «Spinoza», «Darvin» və digərlərini inşa etdirdi.

XIX əsrin 70-ci illərindən Xəzərdə neft daşımaları ilə məşğul olan gəmilər həm də onun istehlakçısına çevrilməyə başladı. Sözügedən dövrə qədər Xəzər donanmasının buxar gəmilərinin yanacaq balansında bahalı İngilis kömürü və saksaul mühüm yer tuturdu. İngiltərənin dünya kömür bazarında tam inhisara malik olduğundan ondan istifadə çox baha başa gəlirdi. Saksaul isə əsasən Orta Asiyadan gətirilirdi. Amma bu yanacaq növündən istifadə də sərfəli deyildi. Belə ki, saksaul odunundan istifadə gəmilərdə həddindən artıq yer tutmaqla yanaşı sahilboyu bir neçə məntəqədə odun ehtiyatı götürmək lazım gəlirdi. Bütün bu çətinlikləri nəzərə alaraq hökumət 1885-ci ilin iyulunda xam neftin və neft məhsullarının daxili sularla daşınmasında odun və daş kömürün əvəzinə yanacaq kimi neft qalıqlarından istifadə edilməsi haqqında qərar verdi [235, 36].

Əgər XIX əsrin əvvəllərində və birinci yarısında Bakı neftinin daşınmasında əsasən İran istiqaməti üstünlük təşkil edirdisə, həmin əsrin sonunda və XX əsrin əvvəlində Xəzər dənizi vasitəsilə nəql edilən neft məhsullarının çox az bir hissəsi bu istiqamətdə daşınırdı. Belə ki, 1890-cı ildə Bakıdan ümumilikdə

dəniz yolu ilə daşınan 118,6 milyon pud neft yükünün ancaq 553130 pudu başqa sözlə dənizlə daşınan bütün neft məhsullarının cəmi 5%-i İrana göndərilmişdir [136, 48]. 1907-ci ildə isə dənizlə daşınan 313,4 milyon pud neft məhsullarının 1,3 milyon pudu yəni 0,4%-i İran istiqamətində göndərilmişdir [140, 2; 65, 14]. Artıq XIX əsrin sonunda dəniz yolu ilə neft məhsullarının daşınmasında Rusiya istiqaməti üstünlük təşkil edirdi ki, bu da sözügedən ölkədə kapitalist münasibətlərinin sürətli inkişafı və neftdən yanacaq kimi geniş həcmdə istifadə edilməsi ilə əlaqədar idi.

Neftin nəqli neft sənayesinin digər sahələri ilə müqayisədə daha çox kapital qoyuluşu tələb etdiyindən burada böyük maliyyə ehtiyatlarına malik şirkətlər öz şərtlərini diktə edirdilər. Təsadüfü deyil ki, XIX əsrin 80-ci illərinin sonunda "Nobel qardaşları" və Rotşildlər bu sahəni inhisara almağa çalışırdılar. Lakin digər Bakı neft sənayeçilərinin müqaviməti nəticəsində onların bu planı baş tutmadı. Bəzi məlumatlara görə 1883-cü ildə "Nobel qardaşları" şirkətinin öz kapitalının 3/4 hissəsini bu vəzifənin həllinə yönəltmişdir [32, 41] ki, bu da şirkətin sözügedən sahəyə xüsusi əhəmiyyət verdiyini əyani şəkildə göstərirdi. "Nobel qardaşları" şirkəti Rusiyanın müxtəlif şəhərlərində böyük anbarlara və nəqliyyat vasitələrinə malik olduğuna görə lazımi vaxtda istənilən satış məntəqəsinə operativ surətdə tələb olunan qədər neft məhsulları göndərə bilirdi. Bu şirkətdən fərqli olaraq neft sənayeçilərinin əksəriyyəti lazımi anbarlara və nəqliyyat vasitələrinə malik olmadığından öz məhsullarını Saritsın bazarındaca satmağa məcbur olurdular. Burada qiymətlərin aşağı olması üzündən qazanc onların istehsal xərclərini belə ödəmirdi [89]. 1884-cü ildə neft sənayeçiləri ilə "Qafqaz və Merkuri" cəmiyyəti, "Neft" şirkəti və Qryaze-Saritsın dəmir yolu arasında neft məhsullarının Xəzər dənizi, Volqa çayı, Qryaze-Saritsin dəmir yolu ilə daşınması haqqında müqavilə imzalandı [32, 39]. Bu müqavilə kiçik müəssisələr üçün xüsusilə əhəmiyyətli idi. Belə ki, bu müqavilə

ilə onlar istehsal etdikləri neft məhsullarını özləri sərbəst bazara çıxarmaq imkanı əldə edirdilər. "Nobel qardaşları" şirkətinin dəmir barjlarından fərqli olaraq müqavilə iştirakçıları ağ neftin daşınması üçün eyni tutumlu 7 dəfə ucuz qiyməti olan ağac barjlardan istifadə edirdilər [90]. "Nobel qardaşları" şirkəti bu "cəhənnəm maşınları"nın tez alışıb yanan olmasını əsas göstərərək ağ neftin ağac barjlarda daşınmasının qadağan edilməsinin zəruriliyi haqqında Nijni-Novqorod qubernatoruna müraciət etdi [5, 17-23]. Nijni-Novqorod birja komitəsi isə şirkətin müraciətinə müsbət cavab vermədi. Komitə Nobelin niyyətini açıqlayaraq qeyd edirdi ki, "ağac barjların tezalışan olması yox, onların rəqabəti Nobel qardaşları şirkətini fəryad qaldırmağa məcbur etmişdir və ictimai təhlükəsizlik bunun üçün yalnız əlverişli bəhanə rolunu oynayır" [88].

1885-ci ildə Yollar Nazirliyi yanında neft sənayeçiləri və paraxod cəmiyyətləri nümayəndələrinin iştirakı ilə daxili su yollarında neft məhsullarının doldurmaqla daşınması üsulları haqqında məsələnin müzakirəsi üzrə idarələrarası komissiyanın iclası oldu. Müzakirələrin gedişində komissiya müvəqqəti olaraq, iki il müddətində, ağ neftin ağac barjlara doldurmaqla daşınması qərarına gələ bilmişdi. Komissiya ağ neftə nisbətən, xam neftin barjlara doldurulmaqla daşınmasının bəzən böyük təhlükə yaratdığını, lakin «daşımanın bu üsulunun qadağan edilməsinin Volqaboyu emal zavodlarının bağlanması haqqında göstərişin verilməsi ilə eynigüclü olduğunu» yaxşı başa düşürdü. Ona görə də, komissiya xam neftin də ağac barjlarda daşınmasına icazə verməli oldu [181, 27-42].

Bütün bunlara baxmayaraq dəniz vasitəsilə daşımaların böyük hissəsi özünün xüsusi gəmiləri olan nəhəng firmalar tərəfindən aparılırdı. 1886-cı ildə Xəzər dənizində 19 tanker var idi ki, bunun da 11-i «Nobel qardaşları» şirkətinə məxsus idi. Bu gəmilər qısa naviqasiya dövründə Bakı ilə Həştərxan arasında 28-30 reys edə bilirdi. 1890-cı ildə isə tankerlərin sayı 54-ə çat-

mışdır ki, onların da ümumi tutumu 1.570.000 kub idi [28, 45]. Ümumiyyətlə Xəzər-Volqa su yolu ilə Bakı neftinin daşınması digər istiqamətlərdə olan daşımaları üstələyirdi. Bunu aşağıdakı cədvəldən də aydın görmək olar: [92; 136; 137; 141]

Cədvəl 2.1

Neft məhsullarının Xəzər dənizi ilə daşınması

İllər	Daşıma milyon pudla	Ümumi daşımalarda dəniz daşımalarının xüsusi çəkisi %-lə
1892	146	68, 1
1893	174	70, 4
1894	223	77, 6
1895	216	76, 0
1896	245	79, 8
1897	267	77, 1
1898	309	78, 8
1899	303	78, 5
1900	353	82, 5
1901	384	78, 6

Göründüyü kimi, cədvəlin əhatə etdiyi dövrdə dəmiryolu nəqliyyatının sürətli inkişafına baxmayaraq ucuz dəniz yolu neftin əsas daşıma kanalı olaraq qalır, bütün neft daşımalarının təxminən 70-80%-i onun payına düşürdü.

Bəzi məlumatlara görə yelkənli gəmilərin sayına görə Xəzər donanması Rusiyada birinci yeri tuturdu. Buxar mühərrikli gəmilərin sayına görə isə bu donanma Baltik və Ağ dəniz donanmalarını üstələyərək ancaq Qara və Azov dənizi donanmalarından geri qalırdı [37, 12].

1904-cü ildə Xəzər dənizində gəmiçilikdə ümumilikdə 8,3 milyon kub fut həcmində tutumu olan 287 gəmi işləyirdi. Xüsusi

olaraq Volqada bu yükün daşınması ilə 138,5 milyon pudluq 2 min yelkənli gəmi məşğul olurdu [61]. Həmin ildə Bakıdan 129,7 milyon pud işıqlandırma yağı aparılmışdı. Bunun da 48,6 milyon pudu dənizlə daşınmışdı.

XX əsrin başlanğıcında Azərbaycan neft sənayesindəki sürətli inkişaf tezliklə 1900-1903-cü illər dünya iqtisadi böhranının zərbələrinə məruz qaldı. 1900-1903-cü illərdə dünyanın bazar iqtisadiyyatı ölkələrini bürümüş ifrat istehsal böhranı Rusiyada daha güclü idi. Çünki Rusiya iqtisadiyyatına təsir edən səbəblərdən biri kimi özünəməxsus xüsusiyyətləri olan neft sənayesi təkcə xarici kapital axını ilə deyil, həm də, Avropa və Şərq bazarlarına neft ixracı ilə dünya təsərrüfatına sıx bağlı idi. İqtisadi böhran öz məhsullarını dünya bazarlarına ixrac edən neft sənayesində ciddi və ağır nəticələr törətdi. Amma qeyd etmək lazımdır ki, 1900-1903-cü illər dünya iqtisadi böhranının Xəzərdə neft daşımalarına təsiri nisbətən gec müşahidə edilməyə başladı ki, bu da əvvəlki illərdən böyük həcmdə neft yüklərinin yığılıb qalması ilə əlaqədar idi. 1901-1902-ci illərdə neft yüklərinin dənizlə daşınmasında hətta artım müşahidə edilmişdir. 1902-ci ildə dəniz yolu ilə 409,4 milyon neft və neft məhsulları daşınmışdır [138, 444]. Dünya iqtisadi böhranın neftdaşıyan donanmaya və neft daşımalarına bilavasitə təsiri ancaq 1903-cü ildən aşkar görünməyə başladı. 1901-1903-cü illər iqtisadi böhranı ifrat istehsal böhranı idi. Böhran sözsüz ki, neft daşımalarından da yan keçmədi. Amma böhran ilk növbədə bu sahədə fəaliyyət göstərən orta və kiçik müəssisələrə zərbə endirdi. Böyük anbarlara və daşıma vasitələrinə malik "Nobel qardaşları", "Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti", "Xəzər cəmiyyəti", "S.M.Şibayev və K°" kimi şirkətlər böhran vəziyyətindən istifadə edərək orta və kiçik müəssisələrə öz qiymətlərini diktə edirdilər. Bu fikri İngiltərənin Bakıdakı vitse-konsulu olan Urkvart da qeyd edirdi: "Böhrandan Rusiyanın daxilində və xaricində praktik olaraq ağ neftin və duru yanacağın satışına nəzarət edən bir neçə firma istənilən qədər fayda götürdülər. Bu vaxt Bakıda qiymətlər

dəhşətli şəkildə aşağı düşdüyü halda xarici bazarlarda inhisarçıların razılaşması əsasında qiymətlər yüksək həddə saxlanılmışdır. Misal üçün, 1901-1902-ci illərdə İtaliya və Almaniyada qiymətlər dəyişməmiş qalmış, İngiltərədə isə bir dəfə yarım qalxmışdır" [255, 226].

Böhran vaxtı və sonrakı depressiya illərində ixrac məsələsi iri şirkətlərin rəqabətinə davam gətirə bilməyən orta və kiçik şirkətlər üçün ölüm-dirim məsələsi idi. Məhz bu zərurətdən gəmi sahibləri arasında ittifaq yaratmağa meyl güclənmişdir. H.Z.Tağıyevin təşəbbüsü və yaxından iştirakı ilə gəmi sahibləri-Bünyatov, Aşurov, Manafov, Hüseynov və Tumayev qardaşları və başqaları 1904-cü ilin naviqasiya dövründə sindikat müqaviləsi bağladılar [70, 40]. Amma bu sindikat öz fəaliyyətini qısa müddətdən sonra dayandırmalı oldu.

1909-cu ilin əvvəlində vəziyyət bir qədər dəyişilmişdi. Uzunsürən danışıqlardan sonra əldə olunmuş razılıqlara əsasən «Nobel qardaşları» şirkəti və «Mazut» cəmiyyəti nefti iri və xırda firmalardan almağa başladılar ki, bu aşağıdakı cədvəldə öz əksini tapmışdır [110, 506].

Cədvəl 2.2

Firmaların adları	Hasil olunmuş neft kimə satılmışdır	1909-cu ildə istehsal olunmuş neft (milyon pudla)
Rus neftinin Bakı cəmiyyəti	«Nobel qardaşları»na	6,6
«Benkendorf və K°» ticarət evi		5,1
Zubalov «Kələntərov və K°» ticarət evi		12,0
Rus neft-sənaye cəmiyyəti		3,2

Firmaların adları	Hasil olunmuş neft kimə satılmışdır	1909-cu ildə istehsal olunmuş neft (milyon pudla)
Bakı neft cəmiyyəti		10,7
Xəzər-Qara dənizi cəmiyyəti		9,0
«Şixov» cəmiyyəti		28,2
«Polşalı və oğlanları» ticarət evi	«Mazut» cəmiyyətinə	4,1
«Nobel qardaşları» şirkətinin istehsal etdiyi xam neft		1,1
		58,8
Cəmi		**138,8**

Həmin ildə «Nobel qardaşları» şirkəti və «Mazut» cəmiyyətinin Bakıdan ixrac etdiyi neft məhsullarının miqdarı təxminən 192 milyon puda çatırdı [110, 506]. Nəticə etibarilə bu iki firmanın daşımış olduğu neft və neft məhsullarının miqdarı Bakıdan ixrac edilmiş sözügedən məhsulların 72%-ni təşkil edirdi.

Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı Şurasının məlumatlarına görə 1902-1910-cu illərdə Xəzər maye daşıma donanmasının tərkibi aşağıdakı cədvəldəki kimi idi [110, 506].

Cədvəl 2.3

İllər	Buxar gəmiləri		Yelkənli gəmilər		Cəmi	
	Sayı	Tutumu (min fut kubla)	Sayı	Tutumu (min fut kubla)	Sayı	Tutumu (min fut kubla)
1902	126	4753,7	157	2955,9	283	7709,8

İllər	Buxar gəmiləri		Yelkənli gəmilər		Cəmi	
1903	127	4917,2	155	2971,4	282	7888,6
1904	134	5328,0	153	2970,4	287	8298,4
1905	132	5252,4	151	2933,4	283	8185,8
1906	131	5294,7	149	2886,8	280	8181,5
1907	129	5230,2	144	2792,7	273	8022,9
1908	129	5225,1	142	2764,8	271	7989,8
1909	128	5351,1	145	2846,9	273	8198,0
1910	130	5565,8	150	2993,6	280	8559,4

Cədvəldən göründüyü kimi, 1902-cu illə müqayisədə 1910-cu ildə gəmilərin sayı 3 ədəd azalsa da, onların tutumu 849,8 min kub fut (11%) çoxalmışdı ki, bu da əsasən buxar gəmilərinin daşıma qabiliyyətinin artırılması ilə bağlı olmuşdur.

Bundan əlavə Xəzər dənizi maye daşıyan donanmasına 4 teploxod: 2-si 1908 və 1909-cu illərdə («Delo» və «Emanuel Nobel») və 2-si də 1910-cu ildə («Karl Xaqelin» və «Robert Nobel») əlavə olunmuşdu.

1910-cu ilin oktyabrında «Nobel qardaşları» şirkəti bu vaxta qədər Bakı ağ neft zavod sahibləri də əlavə olunmaqla bütün sahibkarlarla emal olunan ağ neftin Rusiyanın daxili bazarlarına çıxarmaq üçün (noyabr 1910-cu il-mart 1911-ci il) müqavilə bağlamışdır. Müqavilənin mahiyyəti ondan ibarət idi ki, Bakı ağ neft zavodlarının sahibləri göstərilən müddətdə «Nobel qardaşları» şirkətinin xeyrinə olaraq ağ nefti başqa yerlərə daşımaq hüququndan imtina etməli, həmin məhsulu bu şirkətdən başqa heç kəsə satmamalı və hər ay həmin zavodlarda istehsal olunan aylıq kerosinin yarısına qədərini «Nobel qardaşları» şirkətinə təhvil verməli idi [205, 50].

Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı Şurasının göstəricilərinə görə Bakıdan 1909-cu il üzrə daşınmış neft məhsullarının göndərilmə istiqamətləri aşağıdakı cədvəldə təsvir olunmuşdur (milyon pudla) [205, 50]:

Cədvəl 2.4

Yüklərin istiqaməti	**Neft**	**Neft qalığı**	**Ağ neft**	**Sürtgü yağları**	**Digər neft məhsulları**	**Yekun**
Cənubi Qavqaz dəmir yolu ilə	12,1	1,5	25,9	10,1	6,3	55,9
Vladiqafqaz dəmir yolu ilə	3,7	–	3,9	0,8	1,1	9,5
Xəzər dənizi ilə:						
Həştərxana	32,8	195,0	42,9	4,3	3,9	278,9
Petrovskiyə	2,4	0,7	4,8	0,3	–	8,2
Zakaspi vilayətinə	0,4	8,2	2,2	0,1	–	10,9
Digər limanlara	0,1	4,0	–	–	–	4,1
İrana	–	0,1	1,6	–	–	1,7
Bakı qəzası yolu ilə	0,1	0,9	1,0	0,2	0,5	2,7
Cəmi	**51,6**	**210,4**	**82,3**	**15,8**	**11,8**	**371,9**

Cədvəldəki məlumatlardan da göründüyü kimi, daşımaların 75%-i Həştərxanın payına düşürdü.

1909-cu ildən başlayaraq Bakıdan Privisla diyarına ağ neft Marinski sistemi, Volqa çayı ilə Sankt-Peterburq və Dansiqdən keçməklə Vislaya, oradan da Varşavaya daşınırdı. Ağ neftin bu yolla daşınmasının bir pudu 40 qəpikdən baha başa gəlmirdi. Qeyd edək ki, Bakıdan Varşavaya ağ neftin bir pudunun dəmir yolu vasitəsilə daşınması 52,9 qəpiyə başa gəlirdi [205, 53]. Başqa sözlə ağ neftin bu istiqamətdə bir pudunun dəniz daşımaları dəmir yolu ilə daşınmasına nisbətən 12,9 qəpik ucuz idi.

Volqa çayı ilə naviqasiya müddətində (apreldən oktyabradək) neft və neft məhsullarının Bakıdan daxili bazarlara satış üçün daşımalarının spesifikliyi, Bakı firmalarının çoxuna müəyyən çətinliklər yaradırdı. Belə ki, naviqasiyanın bağlanması ilə Bakıda neft sənayeçilərinin anbarlarında neft və neft məhsulları yığılıb qalırdı.

Heç də bütün Bakı neft şirkətlərinin qış müddətində neft və neft məhsullarının saxlanc yerləri yox idi. Bundan əlavə qeyri-naviqasiya dövründə yaza kimi ölü kapital hesab olunan ehtiyat neft və neft məhsullarının çox hissəsi dövriyyə vasitələrinə kəskin ehtiyac yaradırdı. Ona görə də, Bakı neft şirkətlərinin çoxu qış aylarında nəyin bahasına olursa olsun, neft və neft məhsullarını satmağa çalışırdılar.

1906-cı il yanvarın 16-da paroxod və gəmi sahiblərinin Volqa çayı ilə neft yüklərinin daşınması haqqında məsələlərin müzakirəsi üçün (əvvəlcə Nijni Novqorodda yerli birja binasında, sonra da Peterburqda) xüsusi qurultayı keçirildi. Qurultayda bütün gəmi sahiblərinin birləşməsi və özlərinin paroxodçular ittifaqının yaradılması fikri səsləndirildi.

«Neftyanoye delo» jurnalının məlumatına görə, ittifaq müqaviləsi layihəsində ümumi kirayə (gəmilərin kirayəyə götürülməsi) qiymətlərinin müəyyən edilməsi və bütün yüklərin Nijni Novqoroddakı ümumi idarə vasitəsilə müqavilə iştirakçıları arasında bölüşdürülməsi məsələləri nəzərdən keçirilirdi. Müqavilə pozulduqda pozucunun pay haqları qaytarılmadan ittifaqdan çıxarılması cəzası nəzərdə tutulmuşdu [123, 315].

Volqa çayında neft daşıyan gəmi sahiblərinin ittifaq yarat-

maq cəhdləri baş tutmadı. İttifaqın yaradılması, «Nobel qardaşları» şirkətinin təklif etdiyi qiymətlərlə yüklərin daşınma risklərini boyunlarına götürən bir neçə paroxodçunun səbirsizliyi üzündən baş tutmamışdı [124, 559-560]. Sonralar kiçik və orta gəmi şirkətləri sahiblərinin neft daşıma təsərrüfatında birləşmə cəhdləri yenə də «Mazut şirkəti» ilə birlikdə Rusiyanın daxili neft məhsulları ticarətində inhisar mövqe tutan «Nobel qardaşları» şirkətinin güclü qarşıdurması ilə toqquşmuşdu. «Nobel qardaşları» şirkəti dəniz və çay maye daşımalarının xeyli hissəsini özünün böyük donanması ilə həyata keçirməklə, Volqadakı gəmi kirayəsinin bir hissəsini uzunmüddətli müqavilələr bağlamaqla daha iri gəmi sahiblərinə və cəmiyyətlərinə vermiş və tez-tez onlarda öz kapitalları ilə iştirak edirdi. Belə ki, 1910-cu ilin noyabrında əmtəə anbarlarının "Şərq cəmiyyəti"nə 1911-1912-ci illərin naviqasiya dövründə daşınmaq üçün 12 milyon pud mazut (ildə 6 milyon olmaqla) təhvil verilmişdi [229, 22-27]. 1910-cu ilin dekabrında «İ.Q.Staxeyev və K°» ticarət evi liə bağlanmış müqaviləyə görə, bu ticarət evi «Nobel qardaşları» şirkətinin 28 milyon pud mazutunu 1911-1916-cı illərdə daşınmasını öz üzərinə götürürdü [225, 1-7]. Bu cür müqavilənin səciyyəvi xüsusiyyəti, müqavilə bağlayan tərəfin-«Nobel qardaşları» şirkətinin, «müqavilə müddətində heç kimə ehtiyat anbarlarını verməmək və Rusiya daxilində müstəqil ticarət etmək məqsədilə heç kimdən ağ neft və sürtgü yağlarını satın almamaq» təəhhüdünün öhdəsinə götürməsi bəndinin müqaviləyə daxil edilməsi idi [229, 22]. Beləliklə, «Nobel qardaşları» şirkəti Rusiyanın dərinliklərinə neft məhsullarının daşınmasını təmin etmiş və daxili bazarlarda özünün inhisarçı mövqeyini gücləndirmiş oldu.

Xəzər dənizində neft daşıyan yelkənli gəmi sahibləri də həmçinin özlərinin birliyini yaratmağa çalışırdılar. Belə ki, 1898-1903-cü illər ərzində bir il müddətinə müqavilələr bağlanırdı. "Nobel qardaşları", "Mazut" və digər ixracatçıların vəziyyətlərinin qəti şəkildə möhkəmlənməsi, həmçinin iqtisadi dur-

ğunluq illərində ticarət donanmasında yeni tətillərin baş verə bilməsi qorxusu qarşısında kiçik və orta mayedaşıyan gəmi sahibləri yenidən ittifaq halında birləşməyə məcbur oldular. 1907-ci ildə meydana gələn bu ittifaq "Bakı gəmi sahibləri ittifaqı" adlanırdı və ittifaqın sərəncamverici orqanı olan komitənin sədri H.Z.Tağıyev seçilmişdi [6, 26]. İttifaqa "Kür-Xəzər gəmiçilik cəmiyyəti", "E.İ.Lbova və S.Y" ticarət evi, "Zaxarov və Skrepiniski", "Rəsulov qardaşları", "Naşayev qardaşları", M.B.Hüseynov, N.K.Sadıqov, İ.Hacıyev, Q.A.Dadaşov, Y.Dadaşov, R.A.Adamovadan əlavə 43 digər gəmi sahibi daxil idi. Adları qeyd olunan bu sahibkarlar 1908, 1909, 1910-cu illərin naviqasiya dövründə neft məhsullarının daşınmasında birgə fəaliyyət göstərmək haqqında sindikat müqaviləsi bağlamışdılar [69, 131]. Gəmi sahibləri müqaviləyə uyğun olaraq öz gəmilərini "İttifaq" ın mərkəzi orqanı olan Komitənin sərəncamına vermişdilər. Komitə isə öz növbəsində neft və digər yüklərin Komitə üzvləri arasında bölgüsünü həyata keçirirdi. Bölgüyə əsasən bütün gəmilər eyni sayda səfər etmək hüququ almışdılar. Digər tərəfdən isə gəmi sahibləri ancaq Komitəyə məxsus yükləri daşımağı öhdələrinə götürmüşdülər. Buna uyğun olaraq Komitə də neft və digər yükləri yalnız müqavilə iştirakçısı olan sahibkarların gəmilərində daşımalı idi. Göstərilən öhdəçiliyi pozan hər bir sahibkar daşıdığı neft yükünün hər pudu üçün 5 qəpik cərimə ödəməli idi [6, 26]. İttifaqın qarşısında duran birinci dərəcəli məsələ yüksək daşıma haqqı əldə etməklə yanaşı "Nobel qardaşları" və "Mazut" kimi böyük inhisarçı şirkətlərin ağır qəyyumluğundan azad olmaq idi. Amma İttifaqın fəaliyyəti neft krallarından asılı olduğundan bu niyyəti həyata keçirmək elə də asan deyildi. Sindikat fəaliyyətinin birinci ilində 110 milyon pud başqa sözlə Xəzərlə neft daşımalarının 30%-ni həyata keçirmişdir [69, 133]. 1910-cu ilin naviqasiya dövründə "Gəmi sahibləri ittifaqı"nın üzvləri Volqaya 87828900 pud neft məhsulları daşımışdır ki, bu da 1908-ci illə müqayisədə 22 milyon pud az idi [69,

134]. Qaynaqların çoxsaylı məlumatlarına görə İttifaqa daxil olan gəmilərin kurslarının da sayı artıq bu dövrdə əhəmiyyətli dərəcədə azalmışdır. Yenə həmin ildə Xəzərdə bütün neftdaşımaların 52%-i İttifaqa daxil olmayan ixracatçılar tərəfindən həyata keçirilmişdir ki, bunun da 50%-i "Nobmazut" şirkətinin payına düşürdü [69, 134]. Bir tərəfdən "Nobmazut" kimi inhisarçı birliyin təzyiqləri, digər tərəfdən isə İttifaqın öz daxilində olan ziddiyyətlər bir müddətdən sonra onun dağılmasına səbəb oldu.

Kiçik gəmi sahibləri və onların birlikləri ilə qarşılıqlı əlaqələrini nizamlamaq üçün nəhəng firmalar 1906-cı ildə başda «Nobel qardaşları» şirkətinin Bakı kommersiya bölməsinin müdiri A.A.Plaksin olmaqla xaricilər tərəfindən icarəyə götürülmüş yelkənli gəmilərin bölüşdürülməsi üzrə xüsusi büro təşkil etmişdilər.

Kəskin rəqabət və yüksək gəlirlər uğrunda barışmaz yarış şəraitində iri neft sənayeçiləri firmalarının öz donanmalarının yaradılması və iri paroxod şirkətlərinin meydana gəlməsi ilə əlaqədar olaraq, xırda yelkənli gəmi sahibləri birlikləri ilə əsas yükgöndərmələri tədricən azalmış və artıq 1910-cu ildə onların mövcudluğuna son qoyulmuşdur [121, 305-307; 147, 75].

Qeyd etmək lazımdır ki, donanmanın özü də çoxlu yanacaq tələb edirdi. Başqa sözlə, neft və neft məhsulları nəqliyyat müəssisələri üçün həm yanacaq və həm də yük rolunu oynayırdı. Volqa boyu sənaye müəssisələrinin neft yanacağına olan tələbatı Avropa Rusiyasının bütün fabrik-zavod müəssisələrinin neftə tələbatının orta hesabla 13%-ni təşkil edirdi [241, 150]. Volqa gəmiçiliyinin payına əsasən bütün çay donanmasının tələb etdiyi neft yanacağı düşürdü ki, bu da 1913-cü ildə Avropa Rusiyasında istifadə olunan ümumi maye yanacağının 20%-ini təşkil edirdi [148, 308, 315].

Qaynaqlar və tarixşünaslıqdan da məlumdur ki, I Dünya müharibəsi ərəfəsində dünyada və o cümlədən də Rusiyada yanacaq «qıtlığı» yaranmışdı. Lakin paroxodların digər yanacaq

növünə keçməsi, onlarda daha az maye yanacaq sərfinə uyğunlaşdırılmış xırda diametrli qızdırıcı buxar qazanlarının tətbiqini çətinləşdirir, nəqliyyat sistemi və yanacaq sənayesi kompleksinin fəaliyyətində müəyyən problemlər yaradırdı.

Volqa hövzəsində neftin yük kimi daşınmasının əhəmiyyətini aşağıdakı rəqəmlərdən də görmək olar: 1913-cü ildə Bakıdan şimala aparılmış 371 milyon pud neft məhsullarının 269 milyon pudu, yəni 73%-i Həştərxandan Volqaya daxil olmuşdu [242, 57; 94, 82]. Onu da qeyd edək ki, elə həmin ildə Volqa ilə bütün neft daşımalarının 40%-i «Nobel-Mazut» karteli tərəfindən həyata keçirilmişdi [57, 92].

Neft çıxarılmasının istənilən şəkildə aşağı düşməsi və daşımalarının inhisarlarının əllərində cəmləşməsi, gəmi sahiblərinin mənafelərinə zərbə vurur, tanker donanmasının boş dayanmasına gətirib çıxarırdı. Birinci dünya müharibəsi yanacaq kompleksi sistemində tələb və təklif arasındakı uyğunluğu kəskin şəkildə pozmuş oldu. Məlumdur ki, dinc dövrdə neft məhsulları, o cümlədən ağ neft Bakıdan Rusiyanın daxili bazarlarına üç yolla daxil olurdu:

1) Qroznı neft kəməri ilə bitişik Port-Petrovskdən Xəzər dənizi vasitəsilə, Həştərxandan keçərək Volqaya, Volqada gəmilərin yan aldığı körpülərdən dəmir yol magistralları ilə Avropa Rusiyasının içərilərinə;

2) Ağ neft kəməri ilə Bakıya birləşmiş Batum Novorossiysk və Tuapsedən Qara dənizinin cənub limanlarına;

3) Bakıdan Port-Petrovsk və Qroznıya, oradan isə Vladiqafqaz dəmir yolu ilə Şimali Qafqaza və Rusiyanın cənubuna.

I Dünya müharibəsinin ağır hərbi şəraiti və Qara dəniz limanlarının bərbad vəziyyəti ilə əlaqədar olaraq Rusiyanın cənub rayonları neftlə əsasən Vladiqafqaz dəmir yolu vasitəsilə təmin olunurdu. Maye yanacaq daşıyan qatarların getdiyi məsafəsini artırmamaq məqsədilə Bakıdan və Petrovskdan dəmir yolları ilə Qudermesin qərbindəki stansiyalara neft məhsullarının göndəril-

məsinə qadağa qoyulmuşdur [111, 253].

Neftin nəqlinin başlıca mühüm yolu olan Xəzər dənizi və Volqa su yoluna gəldikdə isə ağ neft və neft yüklərinin hərəkəti aşağıdakı "sxemlə" həyata keçirilirdi: Şimala göndərilmiş neft məhsullarının digər limanlara verilməsinə Həştərxan xidmət göstərirdi. Bu şəhər-liman Volqa, habelə Oka, Kama və Ağ çayları limanlarına mal ötürmək üçün tranzit məntəqəsi hesab olunurdu. Ondan sonra Volqa çayındakı ən iri limanlardan biri olan Labinski Mariya sistemi və dəmir yolları ilə Petroqrad və Baltikyanı ərazilərə yüklərin göndərilməsi üçün yükboşaltma məntəqəsi əhəmiyyətinə malik idi [79, 49-52].

Xarici bazarlara gəldikdə isə, məlumdur ki, müharibəyəqədərki dövrdə neft və neft məhsullarının başlıca olaraq Türkiyə və Misir bazarlarına daşınması xaricə bütün neft daşımalarının 25-30%-i həcmində idi. Hərbi əməliyyatların başlanması və Qara dəniz limanlarının bağlanması xarici bazarlara Bakı neftinin ixracatını kəskin şəkildə aşağı saldı. 1914-cü ildə daşımalar 14 milyon puda qədər azaldı. Sonrakı illərdə hasil olunan neft 1915-ci (60 milyon pud) və 1916-cı illərdə Bakı anbarlarında yığılıb qalmışdı.

Əhalisi 15 milyondan çox olan quberniyaların düşmən tərəfindən tutulması üzündən daxili bazarların daralması da Bakıdan daşınmamış ehtiyatın yaranmasına öz təsirini göstərirdi [79, 49-50].

Müharibə dövründə yanacağa olan tələbat artmış, təkliflər isə bazarlarda Dombrov, Sileziya və İngiltərə daş kömürünün olması ilə əlaqədar olaraq azalmışdı. Belə şəraitdə neft yanacağına olan təkliflər çatışmayan daş kömürünü əvəz edəcək şəkildə artmamışdı. Tələb və təklif qanununa uyğun olaraq neftin qiymətinin kəskin şəkildə artacağı təqdirdə neftin qiymətinin belə artmasına tab gətirməyən bir sıra müəssisələrin bağlanması, ərzağın və su yolları ilə daşınılan yüklərin qiymətlərinin artması gözlənilirdi. Rusiyanın bir sıra şəhərlərinin birja komitələri döv-

lət səviyyəsində neft yanacağına nizamlanmış qiymətlərin qoyulması təklifi ilə Nazirlər Şurasının sədri İ.L.Qoremıkinə müraciət etmişdilər. Onlar hökumətin imperiyada sənaye-ticarət həyatına qarışmasını və neftə sabit qiymətin təyin etməsini istəyirdilər. Onlar neft dəllal-tacirləri tərəfindən su yolları ilə daşınan yükün həm dənizdə və həm də çaylarda daşınma qiymətinin iki dəfə artırılmasından şikayətlənirdilər [111, 40-41]. Lakin başı müharibə şəraitinin daha ciddi problemlərinə qarışmış hökumət birja komitələrinin bu müraciətinə cavab vermədi.

Həmin dövrdə neftdaşıyan donanmanın demək olar ki, hamısı neft ticarəti ilə məşğul olan inhisarların əllərində cəmlənmişdi. 1915-ci il dekabrın 18-də Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin "Neft şöbəsi"nin iclasının materiallarından aydın olur ki, 1914-cü ildə Həştərxandan daşınmış xam neft və mazut yükünün bölüşdürülməsi zamanı Volqaya daxil olan bütün yanacağın 91%-nin «təkcə dörd firma vasitəsilə həyata keçirilmişdir»: «Nobel qardaşları» şirkəti (65,6 milyon pud), «Mazut» cəmiyyəti (88,8 milyon pud), «Oyl» qrupu (39 milyon pud) və «Volqa» cəmiyyəti (27 milyon pud) [192, 46]. Bununla yanaşı cəmiyyətin müxtəlif dairələrində neftin qiymətinin müəyyən edilməsi prosesinə hökumətin qarışmasını tələb edən fikirlər daha da güclənməyə başlamışdı. Bu zaman həm də su yolu ilə yük daşımaları məsələsinə də toxunulurdu. Məlum, "privat-dosent" (ali məktəblərdə ştatdan kənar dosent) Kafenhauzun «Russkiye vedomosti» adlı mətbu orqanda nəşr olunmuş məqaləsində nəqliyyat, ticarət, istehsal və tələbatın qaydaya salınması üçün dövlətin müdaxilə etməsinin vacibliyinin aktual olduğu ön plana çəkilirdi [164]. Jurnalist M.Menşikovun «Novaya vremya» qəzetindəki «Dağılmağa qarşı tədbirlər» adlı məqaləsində müəllif hökumətin neftin və o cümlədən su yolu ilə yük daşımalarının qiymətlərinin qaydaya salınmasını öz əlinə alaraq, qəti hərəkətə keçməsinin vaxtının çatdığını deyirdi.

Lakin neft sənayesində inhisarlaşma prosesinin inkişaf sə-

viyyəsi, çar hökuməti üçün bu məsələlərə baxılmaqla nizama salmaq imkanını az qala sıfıra endirirdi. Hökumət bu məsələlərin həllində iri neft maqnatları və onların birlikləri ilə yalnız və yalnız konsensusa nail olmaq yolu ilə iştirak edə bilərdi.

Dünya müharibəsi illərində dəmir yollarının əsasən hərbi təyinatlı yükləri qəbul etməsi və xaricə neft ixracının demək olar ki, kəsilməsi üzündən neft məhsullarının daşınmasında Xəzər-Volqa su yolunun əhəmiyyəti daha da artmışdır.

Aparılan elmi araşdırmalardan aydın olur ki, Xəzər-Volqa su yolu təbii maneələrin olmasına (qış aylarında naviqasiyanın bağlanması, Volqanın mənsəbində böyük həcmdə qum kütləsinin yığılması və s.) və çar hökumətinin uzaqgörməyən siyasət yürütməsinə baxmayaraq Bakı neftinin daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamışdır. Hətta dəmir yollarının çəkilişindən sonra belə bu su yolu öz ciddi əhəmiyyətini itirməmişdir.

Beləliklə, bəhs olunan dövrdə neft məhsullarının dəniz yolu ilə daşımaları onun nəqlinin daha mühüm yolu idi. Lakin xəzinənin əlində olan dəmir yolu nəqliyyatı ilə müqayisədə, dəniz yolu ilə neft daşımalarına çar hökumətinin təsiri, demək olar ki, neft məhsullarının su yolu daşınmasını bütövlükdə əllərinə almış, getdikcə genişlənən nəhəng neft inhisarları tərəfindən daha çox zəiflədilmişdi.

2.2. Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsi ilə daşımalar sahəsində yürüdülən siyasət.

XIX əsrin 70-ci illərində Abşeron yarımadasında neft hasilatının sürətlə artması və neft emalının sənaye mərhələsinə daxil olması onun xarici bazarlara daha geniş həcmdə nəql edilməsi problemini çox kəskin şəkildə ortaya qoymuşdu. Qeyd etmək lazımdır ki, ilk dövrdə Xəzər-Volqa-Baltik su yolu ilə xaricə az miqdarda neft daşınırdı. Abşeron yarımadasında hasil olunan

neft imperiyanın tələbatından qat-qat çox olduğu üçün əslində neft sənayesinin gələcək inkişafı onun xarici bazarlara səmərəli daşınmasından bilavasitə asılı idi. Bu baxımdan Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Tiflis-Bakı xəttinin çəkilməsi ilə əslində hökumət, həm də bu istiqamətdə problemlərin həll edilməsinə çalışırdı.

Qeyd etmək lazımdır ki, magistral dəmir yol xəttinin çəkilməsi ilə yanaşı mədənlərdən neftayırma zavodlarına qədər də dəmir yolunun çəkilməsinə böyük ehtiyac vardı. Belə ki, XIX əsrin 70-ci illərinin sonlarına qədər mədənlərdən neft əsasən ibtidai vasitələrlə-tuluqlara doldurularaq at arabalarında və yaxud dəvə ilə daşınırdı [44, 146]. Yağmurlu havalarda yolların keçilməz olması ilə əlaqədar neftin daşınması praktik olaraq mümkünsüz bir işə çevrilirdi. Problem yaradan digər amil arabaçıların vaxtaşırı olaraq daşıma haqlarını qaldırması idi ki, bu da dərhal neftin qiymətinə təsir göstərirdi. Bütün bu çətinlikləri aradan qaldırmaq üçün 1873-cü ildə Bakıda yaradılmış «Abşeron Dəmir Yolu Şirkəti» Bakını dar bir xətli dəmir yolu ilə yarımadadakı bütün başlıca neft mədənləri ilə birləşdirmək təklifini irəli sürdü [44, 143]. Şirkət məsafədən asılı olmayaraq, bütün mədənlərdən daşınılan neftin hər pudundan bir qəpik nəql haqqı alınmasını təklif edirdi. Lakin hökumət bu təklifi qəbul etmədi və yalnız Balaxanıdan Bakıya dəmir yol xəttinin çəkilməsinə icazə verdi. Bakı-Balaxanı dəmir yolu xəttinin çəkilməsinə 1878-ci ilin aprelində başlandı və bu dəmir yolu artıq 1879-cu ilin aprelində istifadəyə verildi [99, 327].

Mühəndis-kapitan B.İ.Stotkovski hələ 1856-cı ildə Cənubi Qafqazı hərbi-strateji, iqtisadi və coğrafi baxımdan ətraflı şəkildə öyrəndikdən sonra Qafqazın Baş Hərbi Qərargah rəisi D.A.Milyutinə diyarda dəmir yolunun çəkilişinin vacibliyi haqqında məruzə etmişdi [233, 8]. Cənubi Qafqaz dəmir yolunun çəkilməsində hökumət çox böyük məqsədlər güdürdü. Belə ki, bu layihəni həyata keçirməklə hökumət zəngin Cənubi Qafqaz

diyarını mərkəzi Rusiya ilə birləşdirmək, Yaxın və Orta Şərqdə imperiyanın mövqeyini möhkəmləndirmək, gələcəkdə Osmanlı ərazisi eləcə də, İrandan keçən beynəlxalq ticarət yollarına çıxmaq və b. imkanlar əldə etmək niyyətində idi.

1857-ci ildə Qafqaz canişini knyaz A.İ.Baryatinskinin imperatora təqdim etmiş olduğu məruzəsində qeyd edirdi: «İndiki zamanda Cənubi Qafqaz diyarının imperiya ilə əlaqəsi yalnız xəritə üzərindədir. Əslində bütün münasibətlərdə bu diyar xüsusi vilayət kimi təşkil olunmuşdur» [233, 11-12]. Beləliklə, inamla iddia etmək olar ki, Cənubi Qafqaz dəmir yolunun çəkilməsi Rusiyanın imperiya-dövlət maraqları üçün həyati əhəmiyyətə malik idi. Bütün bunlara baxmayaraq Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Tiflis-Bakı xəttinin tikintisi yubanırdı.

Xəzər dənizini Qara dəniz ilə birləşdirən Cənubi Qafqaz dəmir yolunun çəkiliş hələ 1865-ci ildə başlanılmasına baxmayaraq, işlər çox ləng gedirdi. XIX əsrin 70-ci illərinin sonunda Bakı neft sənayeçiləri dəmir yolu xəttinin çəkilməsinin yubadılması ilə bağlı narazılıqlarını müvafiq hökumət təşkilatlarına çatdırmışdılar. Belə ki, 1879-cu ilin iyun ayının sonunda Bakı neft sənayeçiləri maliyyə nazirinə teleqram vuraraq Bakı ilə Tiflis arasında dəmir yolunun çəkilməsinin bundan sonra da yubadılmasını neft sənayesi üçün fəlakət kimi dəyərləndirir və məsələnin qəti həllini sürətləndirməyi yenidən xahiş edirdilər [29, 317]. Nəhayət dəmir yolunun tikintisi 1879-cu ildə «Bakı-Tiflis Dəmir Yolu Cəmiyyəti» nə həvalə edildi. Layihənin qiyməti qızıl pulla 22 153 milyon rubl müəyyən edilmişdi. 1883-cü il mayın 8-də Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Bakı-Tiflis xətti tam istifadəyə verildi [29, 317].

1884-cü ildə daşıma vasitələrinin çatışmazlığı üzündən Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə neft yüklərinin daşınması demək olar ki, dayanmışdı. Bu da yük göndərənlər üçün daim şikayət etməyə bəhanə olmuşdu. Onlar tələb etdikləri vaqonların yalnız 10%-ni ala bilirdilər. Yük göndərənlər yolun yükgötürmə qabi-

liyyətinin artırılması xahişi ilə də hökumətə müraciət etmişdilər. Onların müraciəti müəyyən qədər nəzərə alınıb yerinə yetirilmişdi. 1884-cü il oktyabrın 31-də imperiyanın Dövlət Şurası Cənubi Qafqaz dəmir yolunda maye daşıyan vaqon-çənlərin sayının 750-yə, parovozların sayının isə 58-ə çatdırılması haqqında qərar qəbul etmişdi [109, 65]. Bakıdan Batuma, oradan Qara dənizlə Cənubi Rusiya və Qərbi Avropa bazarlarına neft məhsullarının daşınmasını asanlaşdırmaq məqsədi ilə Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu İdarəsi 1885-ci ilin avqustundan Bakıdan Batuma qədər bütün məsafə üzrə neft məhsullarının daşınma tarifini bir puda görə 19 qəpikdən 16 qəpiyə kimi azaldılmasının mümkünlüyünü etiraf etdi. Bir pudun daşınmasına görə 19 qəpiyin alınması tarifi yalnız şəffaf sürtgü yağları üçün saxlanıldı.

1884-cü ildə Batumdan neft məhsullarının daşınması haqqında sözügedən şəhərin gömrük idarəsində saxlanılan məlumatlara görə daşınmış 5,5 milyon pud neft məhsullarının 3,8 milyon pudu xaricin, 1,7 milyon pudu isə Rusiyanın payına düşürdü. Göründüyü kimi, Batumdan daşınmış bütün neft məhsullarının 2/3 hissəsi xarici, ⅓ hissəsi isə daxili bazarlara ötürülmüşdü [99, 102].

Batumdan xaricə, həmçinin Bakıdan Batuma ən çox neft məhsullarını göndərən, payına ixracatın 44,5%-i (1,7 milyon pud) düşən "Xəzər-Qara Dəniz Neft Sənayesi Cəmiyyəti" idi. Bu "Cəmiyyət" Palaşkovskiyə məxsus idi. Həmin cəmiyyətin Cənubi Rusiya limanlarına göndərilən neft məhsullarına gəldikdə isə, bu bütün daşımaların 3%-ni təşkil edirdi [99, 102].

Neft məhsullarının nəqli məsələləri Neft Sənayeçiləri Qurultayının, müəssisə sahibləri və hökumət təşkilatları arasında vasitəçilik vəzifəsini icra edən daimi komitənin dövrü olaraq diqqət mərkəzində olurdu. Misal olaraq Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayının 1884-cü ildən 1889-cu ilə qədər olan dövrdəki bir sıra qərarlarına nəzər yetirək:

-Dəmir yolunda maye daşımalari tarifi ilə qablaşdırılma-

mış neft daşımaları tarifinin eyniləşdirilməsi barədə vəsatət qaldırmaq (1884-cü il).
- Cənubi Qafqaz dəmir yolunda neft məhsullarının yüklənməsi və boşaldılmasına görə ödənilən məbləğin bir puda görə 1,5 qəpik deyil, hər vaqona 4 rubl müəyyən edilməklə mərkəzi Rusiya dəmir yollarında ödənilən məbləğlə bərabərləşdirmək (1884-cü il);
- Vaqonların bölüşdürülməsi üzrə xüsusi dəmir yolu komissiyasının tərkibinin seçilməsi (1885-ci il);
- Cənubi Qafqaz dəmir yolunda əlavə yarımstansiyalar yaratmaqla dövlət hesabına nəqletmə qabiliyyətinin artırılması barədə vəsatət qaldırmaq (1886);
- Mayedaşıyan vaqonlarda benzin daşınmasına icazəsi verilməsi barədə vəsatət qaldırmaq (1886-cı il);
- Mayedaşıyan vaqonların sayının artırılması barədə "Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu Cəmiyyəti"nə müraciət etmək (1889-cu il);
- Vladiqafqaz-Petrovsk-Bakı dəmir yolunun çəkilişinin sürətləndirilməsi barədə xahiş etmək (1889-cu il) [68, 60-64] və s.

Məlumdur ki, Rusiya Dövlət Şurasının 1889-cu il aprelin 20-də çar tərəfindən təsdiq olunmuş, xüsusi qərarına əsasən Cənubi Qafqaz dəmir yolu həmin ilin avqustun 1-dən dövlətin idarəçiliyinə verilmişdir.

Bu yol ölkəmizdə hasil olunan neft və istehsal edilən neft məhsullarının Qara dəniz limanlarına, oradan Avropaya, Asiya və Afrika bazarlarına daşınmasında müstəsna rol oynayırdı. Cənubi Qafqaz dəmir yolu işə düşdükdən sonra xarici bazarlara neft və neft məhsullarının daşınması əhəmiyyətli dərəcədə artdı. 1880-1882-ci illərdə Rusiya daxilində bütün dəmir yolları ilə ildə orta hesabla 28 milyon pud neft və neft məhsulları daşındığı halda Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə 52 milyon puda qədər neft və neft məhsulları daşınmışdı [235, 75].

XIX əsrin sonunda Rusiyanın Avropa hissəsinin 26 dəmir yolundan neft yüklərinin daşınması həcminə görə Cənubi Qafqaz dəmir yolu birinci yerə çıxmışdı. Belə ki, burada neft bütün yüklərin 50%-ə qədərinə bərabər idi [235, 75]. Xatırladaq ki, dəmir yolu ilə daşınan neft məhsulları içərisində ağ neft üstünlük təşkil edirdi. Bu yolla xaricə 1884-cü ildə 2 753 157 pud, 1885-ci ildə 5 373 065 pud, 1886-cı ildə isə 6 936 000 pud ağ neft daşınmışdı [118, 233]. Bu artıma vaqon-çənlərin sayının artırılması və Çipa yarımstansiyasının tikilməsi yolu ilə nail olunmuşdur. Çipa yarımstansiyası dəmir yolunun dağlıq ərazidən keçən hissəsində yük daşıma qabiliyyətini 2 dəfə artırmaq imkanı vermişdi.

XIX əsrin 80-ci illərində artıq neft tullantılarından yanacaq kimi geniş istifadə edilməsi Bakıdan ixrac edilən neft məhsulları içərisində bu tullantı-qalıqların xüsusi çəkisinin artmasına səbəb olmuşdur. Əvvəllər qalıq kimi tullanılan mazut indi əsas yanacaq növünə çevrilmişdi. "Poti-Tiflis Dəmir Yolu Cəmiyyəti" hələ 1879-cu ildə Bakı-Balaxanı dəmir yolunda parovozları neft qalığı yanacağından istifadəyə keçirmək üçün mədən mühəndisi Poretskinin sistemini və O.Lensin hazırladığı pulverizatoru (xüsusi mazut püskürdücüsü-N.K.) sınaqdan çıxarmışdı. Qeyd etmək lazımdır ki, XIX əsrin 80-ci illərindən Rusiyanın mərkəzi quberniyalarında fabrik və zavodların neft qalıqlarından yanacaq kimi geniş istifadəyə başlaması və eləcə də dəmir yollarının neft qalıqlarını daşımaqla yanaşı həm də onun böyük istehlakçısına çevrilməsi ona olan tələbatı daha da artırmış və bu da sözsüz ki, həmin məhsulun qiymətinin yüksəlməsinə səbəb olurdu. Belə ki, əgər 1891-ci ildə Bakıda 1 pud neft qalığı 3,3 qəpik, Nijni-Novqorodda 15,2 qəpik, Moskvada isə 28,0 qəpik olduğu halda 1900-cü ildə müvafiq olaraq bu qiymətlər 16,9; 27, 9; 40,4 qəpik idi [150, 32]. Bakıda istehsal olunan neft qalıqları Rusiyanın mərkəzi quberniyalarında geniş şəkildə işlədilirdi. Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Tiflis-Bakı xətti ilə əsasən xaricə

daşımalar həyata keçirildiyindən bu yol neft qalıqlarının daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamırdı. Belə ki, 1891-ci ildə Bakıdan ixrac edilən 103,8 milyon pud neft qalığının 81,6 milyon pudu, 1904-cü ildə isə 302,6 milyon pud neft qalığının 261,6 milyon pudu Həştərxan istiqamətində daşınmışdı [122, 275-276].

Qeyd etmək lazımdır ki, neft yüklərinin daşınması üçün istifadə edilən mayedaşıyan vaqon-çənlərdən dünyada ilk dəfə məhz Bakıda, Bakı-Balaxanı dəmir yolunda istifadə edilmişdir [56, 287]. Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Tiflis-Bakı xəttinin istifadəyə verilməsi sürtgü yağı ixracını daha da sürətlə genişləndirmək imkanı yaratmışdır. Daşıma tariflərinin baha olmasına baxmayaraq XIX əsrin 80-ci illərinin əvvəllərindən Belçikanın mərkəzi dəmir yolu, sonrakı illərdə isə Hollandiya, Norveç, İngiltərə, Almaniya, İtaliya, İspaniya və İsveç dəmir yolu şirkətləri Bakıdan ixrac olunan sürtgü yağından istifadəyə keçmişdilər.

Bütün bunlara baxmayaraq Cənubi Qafqaz dəmir yolu neft sənayeçilərinin ona bəslədikləri bütün ümidlərini doğrultmadı. Neft sənayeçilərinin çoxsaylı şikayətlərində dəmir yolu daşıma vasitələrinin çatışmadığı, yükləmə və boşaltma stansiyalarının pis vəziyyətdə olması, neft məhsullarının saxlanılması üçün anbarların olmaması, yaxud da azlığı və bu kimi digər problemlər öz əksini tapmışdır. 1885-ci ilə qədər Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Tiflis-Bakı xətti cəmi 400 vaqon-çənə malik idi ki, bu da neft sənayeçilərinin tələbatını ödəməkdən çox-çox uzaq idi [118, 64]. Dəmir yolunun əsas səhmdarlarından olan A.A.Bunqe və S.E.Palaşkovksi neft məhsullarını xaricə daşımaq üçün "Batum Neft Sənayesi və Ticarəti Cəmiyyəti"ni təşkil etmişdilər ki, bu da həmin cəmiyyətin Cənubi Qafqaz dəmir yolunda neft yüklərinin daşınmasını inhisara almasına xidmət edirdi.

1886-cı ilin martında Cənubi Qafqaz dəmir yolunda maye daşıyan vaqonların bölüşdürülməsi üçün, tərkibi Rabitə Yolları Nazirliyindən və Dövlət Əmlak Nazirliyindən 2 və neft sənaye-

çilərindən 3 nəfər nümayəndə olmaqla, ümumilikdə 5 nəfərdən ibarət xüsusi Müvəqqəti Komitə təsis edildi. Komitənin başlıca vəzifəsi neft yüklərinin daşınmasında növbələri müəyyən etməkdən ibarət idi [175, 1-2]. Müvəqqəti Komitənin işləyib hazırladığı qaydaların ilkin layihəsində Xəzər dənizi ilə daşınan, zavodların illik istehsal etdiyi ağ neftin miqdarına uyğun vaqonların bölünməsi nəzərdə tutulurdu. Bununla belə, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin hamısı 1-in 2-yə nisbətində bölünürdü. Burada 2-bütün ağ neftin ¾ hissəsini istehsal edən iri zavod sahibləri, 1-həmin məhsulun ¼ hissəni istehsal edən xırda sahibkarlar üçün idi. Lakin Dəmir Yolu İşi Üzrə Şuranın 1887-ci ilin iyununda təsdiq etdiyi qaydalara əsasən, iri ağ neft zavod sahiblərinin xeyrinə olaraq, neft sənayeçilərinin iki kateqoriyaya ayrılması və buna müvafiq vaqonların bölüşdürülməsi sistemi ləğv edildi [174, 183-189].

1887-ci ilin iyununda Dəmir Yolu İşi Üzrə Şuranın təsdiq etdiyi Cənubi Qafqaz dəmir yolunda mayedaşıma vasitələrinin bölüşdürülməsi qaydalarına görə, vaqonların paylaşdırılması zamanı Xəzər dənizi ilə göndərilən neft məhsullarının miqdarı çıxılmaqla zavodların mümkün illik hasilatı nəzərə alınırdı.

1889-cu ilin iyununda bu qaydalarda yenidən dəyişikliklər edildi. Belə ki, vaqonların bölüşdürülməsi zamanı mümkün hasilatı, zavodun əvvəlki yarım il ərzindəki həqiqi emalı ilə əvəz edildi. Zavodun həqiqi istehsalında Xəzər vasitəsilə daxili bazarlara yola salınmış məhsulun, həmçinin ağ neft zavodlarından daşınmış kerosinin miqdarı nəzərə alınırdı [196, 37-42].

Neft siyasətində çarizmi maraqlandıran əsas məsələlərdən biri Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə daşınan ağ neftin ixracat tarifi idi. 1894-cü ilin əvvəlində Dəmir Yolu İşləri Departamenti yanında Cənubi Qafqaz dəmir yolunda xaricə ağ neft daşınması tarifi haqqında məsələlər ilə maraqlanan iri neft sənaye firmaları və idarə nümayəndələrinin birgə iştirakı ilə çağırılmış xüsusi müşavirə keçirildi. “Standart oyl” ilə bazarların bölüşdürülməsi

barədə razılığa gəlinməsi haqqında danışıqlar aparıldığı vaxt, dünya bazarlarında neftin qiymətinin yenidən aşağı düşməsini nəzərə alan müşavirə neft sənayeçilərinin tariflərin aşağı salınması tələbini müdafiə etdi. Tarif Komitəsinin qərarına uyğun olaraq, 1894-cü ilin fevralında Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə xaricə göndərilən ağ neftə qoyulan tarif 19 qəpikdən 14 qəpiyə endirildi. 1894-cü ilin iyulundan isə xaricə daşınan ağ neftin bir puduna ümumiyyətlə 9 qəpik məbləğində tarif qiyməti müəyyən edildi [194, 104-122, 131-134]. Lakin 1895-ci il ərzində xarici bazarlarda ağ neftin qiymətinin kəskin surətdə artdığından, iri neft şirkətləri nümayəndələrinin razılığı ilə tarif yenidən bir puda görə 19 qəpiyə qədər qaldırıldı [195, 23-29]. Belə hallar bütövlükdə plansız bazar iqtisadiyyatı üçün adi bir şey idi.

Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı Şurası ağ neftin xaricə daşınmasının artacağını əsas gətirərək, 1897-ci ildə Maliyyə Nazirliyi qarşısında Cənubi Qafqaz dəmir yolunda tarifin yenidən aşağı salınması haqqında məsələ qaldırmışdı. Hökumət tarifi hər puda görə 12 qəpiyə qədər aşağı salaraq, neft sənayeçilərinə güzəştə getməli olur [195, 81-84]. Bu hal neft sənayeçiləri və çar administrasiyası arasında mənafe uyğunluğuna da dəlalət edirdi. Göründüyü kimi, tarif məsələsində çar hökuməti himayəçilik xarakterini daşıyan çevik siyasət aparırdı. Belə siyasət çar hökumətinin maliyyə-xəzinə mənafeləri ilə birbaşa bağlı idi.

Qeyd edildiyi kimi Cənubi Qafqaz dəmir yolu əsasən xaricə daşımaları həyata keçirdiyindən və Xəzər-Volqa su yolu ilə naviqasiyanın qış aylarında kəsilməsi üzündən Rusiyanın mərkəzi quberniyalarının getdikcə neftə artan tələbatı ödənilməməsi Bakıdan şimal istiqamətində dəmir yolunun çəkilməsini zəruri etmişdi. Digər tərəfdən Rusiya kapitalistləri Cənubi Qafqaza fabrik və zavod məhsullarının kütləvi şəkildə gətirilməsi imkanına yiyələnmək üçün Şimali Qafqazdan Bakıya dəmir yolunun çəkilməsini təkidlə tələb edirdilər. Maliyyə resurslarının zəifliyi səbəbindən Vladiqafqaz-Bakı xəttinin deyil, Vladiqafqaz-Pet-

rovsk dəmir yolu xəttinin tikintisinə 1889-cu ilin sonunda icazə verildi. Bu xətt üzrə inşaat işlərini həyata keçirmək hüququ verən konsessiyanı «Vladiqafqaz Dəmir Yolu Cəmiyyəti» əldə etdi. 1894-cü ildə bu dəmir yolu rəsmən istifadəyə verildi [29, 84]. Hökumət dairələrində belə hesab edirdilər ki, Petrovsk limanı ilin bütün aylarında açıq olduğu üçün Bakıdan gəmilər müntəzəm olaraq bura neft və neft məhsulları daşıya bilər və bu neft Petrovsk limanından dəmir yolu vasitəsilə lazımi istehlak məntəqələrinə çatdırılar. Lakin dəmir yolunda vaqon-çənlərin xeyli az olması, texniki qüsurlar, lazım olan infrastrukturun yoxluğu və daşıma tariflərinin kifayət qədər baha olması yeni Petrovsk-Bakı xəttinin çəkilməsini zəruri edirdi. Nəhayət 1897-ci il fevralın 28-də çar hökuməti «Vladiqafqaz Dəmir Yolu Cəmiyyəti»nə icazə verdi ki, Bakı-Dərbənd dəmir yolu xəttinin inşasına başlasın. 1899-cu il aprelin 5-də Petrovsk-Dərbənd dəmir yolu, iyulun 15-də isə Bakı-Dərbənd dəmir yol xətti istifadəyə verilmiş oldu.

Bu yolun istifadəyə verilməsi ilə Qafqazın, o cümlədən Şimali Azərbaycanın ümumrusiya dəmir yolu şəbəkəsinə qoşulması prosesi başa çatdı və sözsüz ki, bu yükdaşımaların həcminin artmasına da öz güclü müsbət təsirini göstərdi. Belə ki, əgər 1891-ci ildə Vladiqafqaz dəmir yolu ilə cəmi 1,7 milyon pud, 1895-ci ildə 9,5 milyon pud neft məhsulu daşınmışdırsa, Bakı-Petrovsk xəttinin istifadəyə verilməsi ilə 1900-cü ildə neft məhsullarının daşınması 40 milyon puda çatmışdır. Lakin artıq 1901-ci ildə dəmir yolunun ciddi çatışmazlıqları üzə çıxdı. Bu dəmir yolunun da birxətli olması, daşıma tariflərinin baha olması, vaqon-çənlərin və digər daşıma vasitələrinin çatışmazlığı böyük həcmdə daşımaları həyata keçirməyə maneə törədirdi ki, bu da həm dövlət xəzinəsinin maliyyə mənafelərinə, həm də neft sənayeçilərinin gəlirlərinə ciddi zərbə vururdu.

Neft emalı zavodlarının sayının artması və neft çıxarılmasının genişlənməsi ilə Bakıda ağ neft ehtiyatı tezliklə artaraq, 1901-ci ilin əvvəlində artıq 30 milyon puda çatmışdı. Özü də bu

ağ neft ehtiyatı durmadan artırdı. Belə ki, zavod sahibi 610 pudluq bir vaqonun alınması üçün naviqasiya dövründə 1200 puda qədər ağ neft emal etməli idi. Naviqasiyanın bağlandığı zaman isə bu rəqəm 1800 puda bərabər olurdu. Yəni hər alınan vaqona görə ehtiyat ağ neftin çəkisi 600 puddan 1200 puda qədər artırdı [110, 243]. Bu ağ neft ehtiyatından Bakı-Petrovsk dəmir yolu vasitəsi ilə "qurtulmaq" mümkün deyildi, çünki bu dəmir yolu xətti hələ tam komplektləşdirilməmişdir. Dəniz vasitəsi ilə isə daxili bazarlara ildə cəmisi 45 milyon puda qədər neft və neft məhsullarını göndərmək olurdu. Belə olan təqdirdə ağ neft ehtiyatının çoxalması yanğın təhlükəsini artırır, müəssisə sahiblərini dövriyyə vasitələrdən məhrum edirdi.

Yaranmış vəziyyətdən çıxmaq üçün zavodlarda qabaqcadan müəyyən olunmuş normaya qədər («norma üzrə» bölünmə ilə) istehsala müvafiq şəkildə vaqonların bölünməsi qaydası tətbiq edildi. Bundan sonra hər zavod üçün vaqonların zavoda qabaqcadan müəyyən olunmuş istehsal norması üzrə verilməsinə başlandı ki, zavod lazımi qədər ağ neft istehsal edəcəyi təqdirdə müvafiq sayda vaqon ala bilərdi. Əlavə istehsala əslində icazə verilmirdi və bu da istehsalın inkişafını xeyli ləngidirdi.

Ağ neft zavodu sahibləri əkinçilik və dövlət əmlak naziri A.S.Yermolova xüsusi vəsatətlə müraciət edərək bildirdilər ki, payına Bakıda çıxarılan neftin 368 milyon pudu düşən bütün Bakı neft emalı zavodu sahibləri və neft çıxaranların çoxu normalaşdırmaya tərəfdar olduğu halda, payına çıxarılan neftin yalnız 158 milyon pudu düşən neft hasilatçıları buna qarşı narazılıq edirlər [25, 112]. Hökumət ağ neft zavodu sahiblərinin xahişini nəzərə aldı və 1902-ci ilin mayın 1-dən vaqonların bölünməsinin norma ilə həyata keçirilməsinə başlandı.

Bu qayda doğrudan da neft ehtiyatının xeyli azalmasına gətirib çıxardı. Lakin 1902-ci ildən neft sənayesində başlayan böhran artıq elə həmin ildə də vaqonların bölünməsi problemini qəti şəkildə aradan götürdü. 1905-ci ildə Bakı-Batum istiqamə-

tində neft daşımalarının kəskin surətdə azalması üzündən Cənubi Qafqaz dəmir yolu vaqonlarının xeyli hissəsi boş qalmışdı. Ona görə də vaqonların bölüşdürülməsinə nəzarət edən komitənin saxlanılıb-saxlanılmaması məsələsi yaranmışdı [184, 50-51].

XX əsrin əvvəllərində də çar hökuməti tarif məsələsində çevik siyasətini davam etdirirdi. Cənubi Qafqaz dəmir yoluna 1904-cü ildə müəyyən olunmuş bir puda 19 qəpiklik tarif məbləği 1910-cu ilin yazına kimi saxlanılmışdı. Neft sənayeçiləri 1910-cu ilin aprelində vaqon-çənlərdə xaricə daşınan ağ neftin tarif qiymətini 16 qəpiyə, kəmər ilə daşınan eyniadlı məhsulun tarifini isə 13 qəpiyə endirə bildilər. Lakin tarifin dəyişdirilməsi onların ümidlərini sona qədər doğrultmadı və sonralar Rusiya ixracatında böhran gücləndiyindən, Neft Sənayeçiləri Qurultayı Şurası yenidən tarif qiymətinin bir puda görə 9 qəpiyə salınması haqqında məsələ qaldırmalı olmuşdu. Lakin hökumət başa düşürdü ki, heç bir süni tədbir Rusiya ixracatçılarına xarici bazarlarda itirilmiş mövqelərini geri qaytara bilməyəcəkdir. Buna görə də Qurultay Şurasının bu ərizəsi nəticəsiz qaldı. Bir qədər sonralar, 1913-cü ildə ölkədə yanacaq qıtlığı ilə əlaqədar olaraq, Cənubi Qafqaz dəmir yolunda tarifin artırılması məsələsi yenidən qaldırıldı. Bu da Almaniya reyxstaqında, sözügedən ölkənin bazarından «Standart oyl»un sıxışdırılması məqsədilə ölkədə ağ neft ticarəti üzərində dövlət inhisarının tətbiq edilməsi haqqında qanun layihəsinin müzakirələri ilə bir növ "üst-üstə" düşürdü. Rusiya ixracatçıları başda Nobel olmaqla, kampaniyanı tarifin qaldırılmasına qarşı çevirmək üçün, bu «Standart oyl»un xeyrinə olacaq deyərək, bundan istifadə etdilər. Nobelin çıxışları öz təsirini göstərmişdi, belə ki, müharibəyəqədərki illərdə Cənubi Qafqaz dəmir yolunda tarif dəyişilməz qalmışdı [110, 407].

I Dünya müharibəsinin başlanması ilə hökumət rabitə yollarını, dövlət və ictimai idarələri, habelə dövlətin müdafiəsi məqsədləri naminə işləyən müəssisələri yanacaqla təmin etmək üçün kompleks tədbirlər işləyib hazırlamışdı. Bu tədbirlərin hə-

yata keçirilməsi məqsədilə Sənaye və Ticarət Nazirliyinin rəhbərliyi altında Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirə (YXM) təsis edilmişdir. Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin yaradılması haqqında qərar Dövlət Dumasında və Dövlət Şurasında bəyənilərək 1915-ci il avqustun 17-də çar tərəfindən təsdiq edildikdən sonra, sözügedən qurum qanunla fəaliyyətə başlamış oldu [241, №634]. Müharibə vəziyyəti ilə əlaqədar olaraq, bu qanunla Nazirlər Şurasının bundan qabaqkı bir sıra əsasnamələri, o cümlədən 1915-ci il 4 mart tarixli «Ordu və donanma müəssisələrini, habelə nəqliyyat yollarını və dövlətin müdafiəsi üçün işləyən şəxsi idarələrin yanacaqla təmin edilməsinə xidmət edən bütün yolları Rabitə Yolları Nazirliyi tabeliyində birləşdirilməsi haqqında» çar fərmanı dəyişdirildi [241, №634].

Həmin ildə Batumdan xaricə satılan neft məhsullarının Rusiyaya qarşı döyüşən dövlətlərə çatacağından ehtiyat edərək, bu məhsulların daşınmasına qadağa qoyuldu [221, 16-18]. Belə məhsulların istehsalı Rusiyanın yalnız daxili bazarlarının tələbatına uyğun olmalı, bir qədər də Bakıda ehtiyatda qalmalı idi. Müharibəyə görə sərhədlərin bağlanılması, xaricdən kömür və koksun gətirilməsinin tamamilə kəsilməsi, hərbi əməliyyatların getdiyi Dombrovski hövzəsində kömürün çıxarılmasının dayandırılması və Donetsk kömürünün hasilatındakı çətinliklər, orduya kütləvi səfərbərliklər üzündən işçi qüvvəsinin çatışmaması ölkədə kəskin yanacaq qıtlığına gətirib çıxarmışdı. Müharibənin getdiyi bir dövrdə bu çox ciddi problem idi. Ona görə də, yanacaq qıtlığını ölkə daxilindəki neft yanacağından istifadə hesabına aradan qaldırılmağı qərara alınmışdı. Sözsüz ki, bu, Cənubi Qafqaz dəmir yolunun iş rejiminə də öz təsirini göstərdi. Daşımaların həcminin kəskin aşağı düşməsi, əsasən ölkə daxilinin duru yanacağa olan tələbatın tamamilə təmin edilməsinə istiqamətləndirildi [21, 82].

Neft hasilatı 600-700 milyon pud təşkil etdiyi müharibədən əvvəlki illərdə çənlərin çatışmazlığı olsa belə, bütün neft tə-

yinatı üzrə daşınırdı. Neft hasilatı 550 milyon puda düşdüyü müharibə illərində isə hərbi əməliyyatlarla əlaqədar olaraq qərbə uzaq daşımalar tamamilə kəsilmişdi. Daşımaların öhdəsindən gələ bilməyən dəmir yolları bunun səbəbini vaqon təsərrüfatının çatışmazlıqları ilə izah etməyə çalışırdı. Nəticədə neft mədənləri müharibə illərində lazımi avadanlıq və materialları da bir neçə dəfə az miqdarda alırdı. Bu avadanlıq və materiallardan istifadə ilə neft hasilatı və emalı işini inkişaf etdirmək deyil, ancaq mövcud səviyyəni saxlamaq mümkün ola bilərdi. Neft istehsalının təchizatı işi bərbad hala düşməkdə idi.

Bütün bunlara baxmayaraq yuxarıda söylənilən fikirlərə yekun vuraraq, neft məhsullarının nəqlində dəmir yollarının çox mühüm əhəmiyyətini qeyd etmək olar. Dəmir yolu nəqliyyatının inkişafı və müharibədən əvvəl neft daşımalarının genişlənməsi çar hökumətinin, müxtəlif hökumət təşkilatlarının diqqət mərkəzində olmasına baxmayaraq, Rusiyada həmişə maye yüklərin daşınmasında çənlərin çatışmazlığı hiss olunurdu. Duru yanacaq daşıma təsərrüfatındakı acınacaqlı vəziyyət isə çənlərin həddindən artıq primitiv formada olması ilə bağlı olmuşdur. Həm də onu xüsusilə vurğulamaq lazımdır ki, dəmir yolu nəqliyyatının inkişafı neftin çıxarılmasının və emalının artması, habelə neft daşımalarının çoxalması ilə ayaqlaşa bilmirdi.

Rusiyanın daxili bazarlarını, habelə Qərbi Avropa bazarlarını Bakı neft hasilatı və emalı rayonundan ayıran uzaq məsafə, iqtisadiyyatın demək olar ki, bütün sahələrində duru yanacaq növlərinə günü-gündən artan tələbat neft məhsullarını daşımaq üçün boru-kəmər nəqliyyatı vasitələrinin inkişafını tələb edirdi.

2.3. Neftin boru kəmərləri vasitəsi ilə nəqli məsələsində hökumətin rəsmi mövqeyi.

Neft sənayesinin coşqun inkişafı, hasilatın isə görünməmiş miqyasları belə ötüb keçməsi, daxili və xarici bazarlara yiyələnməklə fövqəl gəlirlər əldə etməyə çalışan inhisarların hökmranlığı şəraitində nə ən iri su, nə də dəmir yolu nəqliyyatı neft məhsullarının daşınması problemini axıra kimi həll edə bilmirdi. Nəqliyyat çatışmazlığı isə öz növbəsində neft sənayesinin inkişafını məhdudlaşdırırdı. Xəzər dənizi vasitəsilə Volqa limanlarına neft və neft məhsullarının daşımaları ilin yalnız 7 ayı müddətində mümkün olurdu. Qalan vaxt ərzində isə su yolu buz bağladığından, oktyabrın sonu-noyabrın əvvəllərindən etibarən yüklərin daşınması mümkün olmurdu. Cənubi Qafqaz dəmir yolu vasitəsilə isə bütövlükdə XIX əsrin 80-ci illərində Bakı neftinin yalnız və yalnız onda bir hissəsi daşınmışdı [99, 330].

Şimali Azərbaycanda, bütövlükdə Rusiya imperiyasında neft boru kəmərinin çəkilməsi ideyası hələ XIX əsrin 60-cı illərində irəli sürülmüşdür. 1863-cü ildə məşhur sənayeçi V.Kokorevin dəvəti ilə Bakıya gəlmiş tanınmış kimyaçı alim D.İ.Mendeleyev mədən və zavodları dəniz limanı ilə birləşdirən boru kəmərinin çəkilməsini təklif etmişdir [71, 253-254].

Dünyada ilk neft kəməri isə məlum olduğu kimi ABŞ-da inşa edilmişdir. Neft kəmərinin çəkilməsi ideyasını Qərbi Virciniyadakı Pakersburqda Kernsom tərəfindən irəli sürülmüşdü. O, hətta Pakersburq yaxınlığındakı neft mədənlərindən Ohayoya qədər 48 verst uzunluğunda neft kəməri çəkmək üçün cəmiyyət də təşkil etmişdir [68, 225]. Amma layihənin uğuruna inamsızlıq nəticəsində kəmərin çəkilməsi həyata keçirilmədi. Bir neçə il keçdikdən sonra Qutçinsen Pensilvaniyada 4 ½ verst uzunluğunda mədənlərdən dəmir yol stansiyasına qədər neft boru kəmərinin çəkilməsini təklif etdi. Bundan sonra növbəti boru kəmərinin çəkilişini Van-Sikben Titusvilidə 1865-ci ildə həyata keçirdi. Bu

kəmər əvvəlkindən daha etibarlı və istismara yararlı idi. Məhz 1865-ci ildə dünyada ilk dəfə neft daşımalarında boru kəmərindən istifadə edilmişdir [68, 225].

Qeyd etmək lazımdır ki, neft kəməri layihəsinin həyata keçirilməsi ciddi maneələrlə qarşılaşmışdır. Əvvəla XIX əsrin sonu üçün dünya neft bazarında inhisarçı meyillər daha da güclənmişdir. Dünya neft bazarında Amerika neft ilə rəqabət aparan Bakı neftinin daha ucuz nəqletmə vasitəsi olan boru kəmər xətti ilə daşınması onun rəqabət qabiliyyətini daha da artırmış olardı ki, bu da Amerika neftini öz əlində cəmləşdirən və dünya neft bazarında ağalıq edən "Standart oyl" üçün ciddi maneə törədərdi. Təsadüfi deyildir ki, xarici mətbuat səhifələrində Bakı-Batum neft kəmərinin faydasız olacağı haqqında yazılar dərc olunurdu və qeyd olunurdu ki, Bakıda neft ehtiyatları tükəndiyindən bu magistral neft kəmərinin çəkilməsi rentabelli olmayacaqdır. Halbuki, XIX əsrin 90-cı illərində Bakı neft hasilatına görə ABŞ ilə eyni səviyyəyə çatdı, hətta XX əsrin əvvəllərində isə onu ötüb keçdi.

Xarici təzyiqlərlə yanaşı, daxildə də Bakını Qara dənizlə birləşdirən magistral neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı duran kifayət qədər qüvvələr mövcud idi. Neft emalı müəssisələri sahibkarları və eləcə də neft daşımaları ilə məşğul olan şirkətlər bu magistral neft kəmərinin çəkilməsinə razı deyildilər. Onların bu mövqeyi başa düşülən idi. Çünki, neftin böyük həcmdə kəmərlə Qara dənizdəki Batum yaxud da Poti limanlarına nəqli neft daşımaları ilə məşğul olan şirkətlərin bu sahədən sıxışdırılmasına gətirib çıxaracaqdır. Digər tərəfdən isə neftin xam şəkildə boru kəmərlə nəqli Bakıda neft emalı müəssisələrinin tənəzzülünə səbəb olardı. Bu Bakı neft sənayeçilərinin 1884-cü il oktyabrın 26-dan noyabrın 1-dək keçirilmiş I qurultayında müzakirə edildi və kəmərin çəkilməsinə mənfi münasibət göstərildi [118, 59].

Bakıda ağ neft zavodlarının sıxlığı burada iri kerosin anbarlarının yaradılmasına imkan vermirdi. Müəssisə rəhbərlərinin

lazımi maliyyə vasitələrinin çatışmaması isə onlara naviqasiyanın bağlı olduğu zaman kifayət qədər ağ neftin istehsal edib saxlamağı mümkünsüz edirdi.

1886-cı ildə Bakı neft sənayesi 200 milyon pud neft hasil etmək imkanına malik olduğu halda, yerli zavodlar ildə 100 milyon puda qədər neft emal etmək qabiliyyətinə sahib idi. Belə bir şəraitdə neft boru kəmərlərinə olan ehtiyac ildən-ilə daha çox hiss olunmağa başlamışdı.

1878-ci ildə Bakıda ilk dəfə olaraq, Balaxanıda "Nobel qardaşları" şirkətinə məxsus olan mədəndən Qara şəhərə qədər 9 km. uzunluğunda ağ neft kəməri çəkilib istismara verildi. 1879-cu ildə ikinci-Lianozov şirkətinin Balaxanı-Qara şəhər ağ neft kəmərinin çəkilişinə başlanıldı. Kəmərin uzunluğu 12 km. idi. 1884-cü ildə Balaxanı mədənlərindən çəkilmiş neft kəmərlərinin sayı 5-ə, 1890-cı ildə isə 12-yə çatmışdı. İlk neft kəmərləri bu yolla neftin nəqlinin böyük səmərə verdiyini sübut etmiş oldu. Neft kəmərləri çəkilməmişdən əvvəl Balaxanı və Qara şəhər arasında hər gün 3 mindən çox araba neft daşıyırdı ki, bunların vasitəsi ilə də gündə cəmi təxminən 100 min pud neft daşımaq mümkün idi. Neft kəmərləri vasitəsilə iyirmi dörd saat ərzində 600 min, maksimal gücündə isə 900 min pud neft ötürmək olurdu. Arabada bir pud neftin daşınması 5-8 qəpiyə başa gəlirdisə, neft kəmərləri ilə neftin bir pudunu 1,5 qəpiyə daşımaq mümkün olurdu [106, 655].

D.İ.Mendeleyev neft kəmərlərinin təkcə mədənlərdən kerosin zavodlarına və zavodlardan dəmiryol stansiyalarına deyil, həmçinin daha uzaq məsafəyə, Qara dəniz sahillərinə qədər çəkilməsinin məqsədəuyğun hesab edirdi. Mendeleyev Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikilməsini Bakı ilə rəqabət apara biləcək, Qara dənizdə ikinci neft sənayesi mərkəzinin meydana gəlməsi ilə əlaqələndirirdi. O, neft işinin inkişafının ləngiməsini «neftin təkcə Bakı neft zavodları sahiblərinin əlində olması, neft işinin inhisarlaşması ilə bağlayırdı» [99, 328; 68, 37]

Alim və mühəndislərin çoxu D.İ.Mendeleyevin baxışları ilə razı idi. Onlar Mendeleyevin neft kəməri fikrini müdafiə edir və hətta ilk neft kəməri magistralları üçün təcrübi hesablamalar aparırdılar.

Düzdür bu ideya Rusiya neftinin dünya bazarında rəqabət qabiliyyətini artırsa da Bakıdakı neft emalı müəssisələrinin taleyini sual altında qoyurdu.

Bu işdə mədən, zavod və Bakı dəmir yolu stansiyası arasında ilk dəfə neft borularını çəkmiş V.Q.Şuxovun böyük əməyi olmuşdur. Mazutu qızdırmaqla neft boruları vasitəsi ilə çəkibvurmanın mümkünlüyünü elmi cəhətdən əsaslandıran məhz V.Q.Şuxov olmuşdur. ABŞ-da qatı Pensilvaniya neftini borularla çəkib vurmaq üçün neftə su əlavə olunurdu. Sonralar amerikalılar da həmçinin Şuxovun kəşfindən istifadə etməyə başlamış, qatı nefti və mazutu neft borularına çəkib vurmazdan əvvəl qızdırmışdılar.

V.Q.Şuxov ilk dəfə olaraq, daha səmərəli neft kəmərlərinin hesablamalarını aparmışdır. O, neft kəmərlərinin diametrinin, mayenin hərəkət sürətinin və kəmərin divar qalınlığının daha çox səmərə verə biləcək riyazi hesabını tərtib etmiş və aralıq nasos stansiyaların dəqiq yerləşmə nöqtələrini göstərmişdi.

Əcnəbi kapitalistlər neft kəmərlərinin əhəmiyyətini tez bir zamanda qiymətləndirmiş və səmərə dalınca qaçaraq, magistral neft kəmərlərinin tikintisinə icazə almağa çalışmışdılar. Fransız kapitalının nümayəndəsi Rotşild Bakı-Batum neft kəmərinin tikintisinə icazə verilməsi üçün hökumətə xüsusi xahişlə müraciət etmişdi. Rədd cavabını alan Rotşild dəmir yolu və su nəqliyyatı ilə neft daşımaları həyata keçirməyə və Batum neft kəmərinin tikintisinə qarşı çıxmağa başlamışdı. O, neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı bütün vasitələrdən istifadə edirdi. Əsas neft daşıyan dəmir yol nəqliyyatını ələ keçirən fransız kapitalisti tezliklə buranın inhisarçısına çevrilmişdi. 1889-cu ildə Bakıdan Batuma çatdırılmış 35 milyon pud ağ neftin 27,6 milyon pudunu məhz Rot-

şild özünün sisternlərində daşıtdırmışdı. O, çəkiləcək neft kəmərinin sözügedən məhsulun daşınmasında onun inhisarına son qoyacağını və milyonlarla gəlirlərdən məhrum ediləcəyini yaxşı başa düşürdü [99, 331-332].

Rotşilddən sonra ABŞ təbəəsi olan Gerbert Tvidl kamerqer (saray xadimi) H.Bodinsko ilə birlikdə çar hökumətindən neft kəmərinin tikintisi üçün icazə almağa cəhd göstərmişdi. Tvidl Rusiya hökumətindən aşağıdakı güzəştləri almaq niyyətində idi:

1. Konsessiya müddəti 30 il olmalı və bu müddət ərzində hökumət, onun çəkəcəyi neft kəmərinin hər iki tərəfindən 25 verst məsafədə onunla yanaşı digər neft kəmərinin çəkilməsinə heç kimə icazə verməməli idi;
2. Dəmir yolu çəkilişində olduğu kimi layihələşdirilmiş, xəzinə torpaq sahələrindən vergi maddələrinə düşməyən və pulsuz başa gələn tikintiyə torpaq sahəsinin ayrılmasını təmin edilməsi;
3. Yuxarıda göstərilən 50 verst güzəştli torpaq zolağı rayonunda neft kəşf olunardısa, Tvidl hər mənbənin yerləşdiyi sahənin 10 desyatin torpaq sahəsi üzrə xəzinəyə hər desyatindən 10 rubl verməli, həm də 5 il müddətində başqalarına onun neft mənbəyi yaxınlığında Tvidlin heç nə ödəmədiyi 2 min desyatin ərazidə buruq işlərinin aparılması qadağan edilməli idi;
4. Tvidlə Rusiyaya xaricdən 10 il müddətində neft kəmərinin tikintisinə lazım olan boruların, maşın və digər avadanlıqların gömrüksüz gətirilməsi hüququ verilməli idi [66, 30-31].

Bu layihə Tvidl tərəfindən 1877-ci ildə Rusiya imperiyasının Maliyyə Nazirliyinə təqdim edilmişdi [11, 33-37, 49-51, 53]. Lakin Tvidlin tələbləri həm hökumət həm də neft sənayeçiləri üçün son dərəcə əlverişsiz olduğundan, hökumət onun təkliflərindən imtina etmişdi.

Sonralar da, Tvidl öz tələblərini yüngülləşdirmədiyindən, hökumət onunla hər iki tərəfi qane edən qərara gələ bilməmişdi. Göründüyü kimi, Tvidlin təqdim etmiş olduğu konsessiya bütün əhəmiyyətli neft yataqlarının bir şirkətin inhisarına verilməsinə gətirib çıxaracaqdı.

Hökumət təşkilatları Bakı-Batum neft kəmərinin tikilməsi məsələsini, xəzinəyə gəlir gətirən sonsuz mənbəyə çevirmək məqsədilə onu həmişə diqqət mərkəzində saxlayırdı. 1883-cü ildə Bakıya gələn dövlət əmlak naziri M.N.Ostrovski neft qalıqlarının daim çoxalmasına gətirən səbəbləri neftin çıxarılması və emalı üsullarının düzgün olmadığını göstərirdi. Ona görə də nazirlik səviyyəsində neft sənayesinin inkişaf etdirilməsi üçün bir sıra xüsusi tədbirlər planı işlənib hazırlandı [164, 122-138] Bu tədbirlər içərisində «neft məhsullarının həm daxildə və həm də xaricdə satışını canlandırmaq məqsədilə» Bakıdan Batuma qədər neft kəmərinin çəkilməsi layihəsi də xüsusi yer almışdı [182, 185-193].

Bakı Neft Sənayeçiləri Şurasının 1884-cü ildə öz işinə başlamış I qurultayında Dövlət Əmlak Nazirliyinin neft kəmərinin xəzinə hesabına tikilməsi haqqındakı layihəsinə baxılmışdı [51, 26]. Neft Sənayeçiləri Şurasının I qurultayının Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikintisinə mənfi münasibətləri haqqındakı məruzəsi həmin qurultay şurasının səlahiyyətliləri V.A.Başkirov və M.İ.Şipov tərəfindən 1885-ci ilin avqustunda Dağ-mədən departamentinin direktoru N.A.Kulibinə çatdırılmışdı [110, 58]. Bununla da, neft kəmərinin tikintisini təxirə salmaqla, sahibkarlar özlərinin hakim vəziyyətini qoruyub saxlamağa və rəqabətdən qaçmağa çalışırdılar.

Transqafqaz neft kəmərinin tikintisi məsələsi həmçinin Rusiya imperatorluğunun "Rus Texniki Cəmiyyəti" və "Rusiya Sənayesi və Ticarətinə Kömək Cəmiyyəti"ndə də müzakirə olunmuşdu. Hər iki cəmiyyət Transqafqaz neft kəmərinin tikintisinin lehinə qərar vermişdi [251; 252].

Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, artıq 1885-ci ildə bu məsələ-

nin maliyyə tərəfini nəzərə alan Dövlət Əmlak Nazirliyi xəzinə hesabına neft kəmərinin tikintisindən imtina etmiş və xüsusi şirkətlər tərəfindən neft kəmərinin tikilməsi konsessiyası haqqında baş əsasnamə layihəsini də işləyib hazırlamışdı [176, 49-72].

1886-ci ilin sentyabrında neft sənayeçiləri Q.M.Lianozov və M.İ.Lazarev Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikilməsinə icazə verilməsi barədə ərizə ilə Dövlət Əmlak Nazirliyinə müraciət etmişdilər [110, 12]. 1886-cı il oktyabrın 3-də analoji ərizə ilə maliyyə naziri N.X.Bunqeyə neft sənayeçiləri S.İ.Bağırov, M.İ.Lazarev, Q.M.Lianozov və H.Z.Tağıyev tərəfindən də müraciət olunmuşdu [176, 98-99].

1887-ci ilin yanvarında Dövlət Əmlak Nazirliyinin və həmin nazirliyin Dağ-mədən şurasının birgə iclasında Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikilməsi ilə bağlı müsbət qərar qəbul olundu. Maraqlıdır ki, Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı Şurasının sədri tərəfindən iclasa dəvət olunmuş S.İ.Şastlivtsev də birgə iclasın qərarını müdafiə etmişdi [176, 155-173]. Qərara qarşı yalnız "Nobel qardaşları" şirkəti kəskin çıxış etmiş və Suram aşırımından keçməklə Transqafqaz ağ neft kəmərinin çəkilməsini təklif etmişdi [110, 81-85]. "Nobel qardaşları"nın təklifi ilə ağ neft kəmərinin Suramdan keçməklə çəkilməsi məsələsi 1887-ci ilin fevralında Bakı Şəhər Dumasının Qafqazın mülki işlər üzrə baş rəisi A.M.Dondukov-Korsakova ünvanlanmış ərizəsində də qaldırılmışdı [207, 63-65]. Görünür ki, Bakı Şəhər Dumasını dəstəkləyən "Nobel qardaşları" özü üçün əlverişli qiymətə başa gələn ağ neft kəmərini Suramdan keçərək çəkilməsi haqqında təklifini ortaya atmaqla, neft kəməri ilə bağlı məsələdən hökumətin diqqətini yayındırmaq məqsədi ilə, sözügedən kəmər proyektini daha az əhəmiyyətli ağ neft kəməri layihəsi ilə əvəz etmək və bununla da Nobellərin maraqlarına toxunan tədbirlərin həyata keçirilməsinin qarşısını almaq istəyirdi.

Kəmərin çəkilməsi ilə bağlı yaranan ikitirəlik bu lahiyənin reallaşdırılmasını gündən-günə gecikdirirdi. Ağ neft zavod sa-

hibləri və digər nəqliyyat vasitəsilə neft daşıyan sahibkarlar neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı çıxırdılarsa, neft-mədən sahibləri isə hər vasitə ilə bu kəmərin çəkilməsini tezləşdirməyə çalışırdılar. Neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı çıxanlar içərisində əsasən L.E.Nobel daha çox canfəşanlıq göstərirdi. O, heç sonralar da öz mövqeyindən çəkilməmişdi.

1887-ci il mart ayının 24-ü və 31-də imperiyanın Nazirlər Komitəsində Dövlət Əmlak Nazirliyinin neft kəmərinin tikintisi üzrə layihəsinə baxıldı. Nazirlər Komitəsi dövlət əmlak naziri Ostrovskiyə maliyyə naziri ilə birgə «Bakı-Batum neft kəmərinin tikintisi və istismarı üçün səhmdar cəmiyyətin yaradılmasını üzərinə götürmək arzusunda olanları dəvət etməklə, müsabiqə elan etmək» barədə razılığa gəlməyi tapşırdı [68, 34-35].

1887-ci ilin avqustunda Dövlət Əmlak Nazirliyi yanında Bakı-Batum və yaxud Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikilməsi ilə bağlı xüsusi şəxslərin təkliflərinə qabaqcadan baxılması üçün müşavirə təşkil olundu [179, 14-51].

Təqdim olunmuş layihələrin müqayisəsi nəticəsində konsessiya haqqında məsələ dağ-mədən mühəndisi İ.P.İlimovun xeyrinə həll olundu. Neft kəmərinin çəkilməsi və istismarı üçün cəmiyyətin təşkilinin aşağıdakı əsas şərtləri işlənilib hazırlandı [173, 16-49].

- kəmər hökumətdən heç bir vəsait və yaxud təminat alınmadan çəkilməli idi;
- neftin kəmərlə ötürülməsi üçün hər puda görə 10 qəpik məbləğində ödəniş müəyyən olunmalı idi;
- bu məbləğdən hər puda görə 0,5 qəpik hökumətə çatmalı idi;
- neft kəmərinin bu cəmiyyət tərəfindən müstəsna istifadə hüququnun son müddəti cəmiyyətin 3,5 illik neft kəmərinin çəkilməsi üçün öhdəlik götürdüyü gündən 10 illə məhdudlaşdırılırdı;
- cəmiyyətin neft kəmərinin istismar dövrü 60 il olmalı idi.

"Xəzər-Qara Dəniz Neft Kəməri Cəmiyyəti"nin yaradılması məsələsi, dövlət əmlak naziri M.İ.Ostrovskinin təqdimatı üzrə, 1887-ci ilin noyabrında Nazirlər Komitəsinin müzakirəsinə çıxarıldı. Bu Komitə "Xəzər-Qara Dəniz Neft Kəməri Cəmiyyəti"nin yaradılmasına icazə verməyi qərara aldı. Həmin ilin dekabrın 18-də bu "Cəmiyyət"in nizamnaməsi çar tərəfindən təsdiq olundu [182, 1-47].

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, çoxsaylı gəmi sahibləri də neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı çıxış edirdilər. Xəzərdə neft daşıyan gəmi sahiblərindən biri P.İ.Artyomev 1888-ci ildə yazırdı ki, "Bakıdan Batuma çəkiləcək neft kəməri xam nefti xaricə çıxardığına görə, Bakı neft emalı zavodları fəaliyyətini dayandırmalı olacaq və Xəzərin ticarət donanması isə işsiz qalacaqdır". O, neft kəmərinin çəkilməsinə qarşı çıxanların hamısını çardan kömək diləyi ilə ona müraciət etməyə çağırırdı [48, 6]. Lakin necə deyərlər, "qatar artıq yola düşmüşdü". Nizamnamənin qəbuluna uyğun olaraq "Cəmiyyət"in yaradılması vaxtı ilkin olaraq, 1888-ci il iyulun 12-ə təyin olunmuşdu. Lakin bu iş bir qədər ləngidilərək 1889-cu il yanvarın 12-ə saxlanılmış oldu. Amma elə 1889-cu il yanvarın 12-də də "Cəmiyyət"in təsisi baş tutmadı.

Paris Bankir evinin «Rotşild qardaşları»nın əməlləri üzündən Parisdən maliyyə kapitalı almaq cəhdləri müvəffəqiyyətsizliklə nəticələndi. Rotşildlər Bakıda "Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti" sifətində fəaliyyət göstərirdi və yerlərdə bütün ağ nefti ucuz qiymətə almaqla bu məhsulun Bakıdan xaricə göndərilməsi vəzifəsini boynuna götürərək, belə işin öhdəsindən layiqincə gələ bilirdi. Tamamilə aydındır ki, Bakı-Batum neft kəməri özlüyündə Rotşildlərə ciddi rəqib ola bilərdi. Rotşildlərin Paris bazarına təsiri o dərəcədə güclü olmuşdur ki, neft kəmərinin gələcəyinə inanan müəssisələrin və ayrı-ayrı şəxslərin çoxu Rotşildlərin müxalif mövqedə durmasından qorxaraq onun həyata keçməsini boynuna götürməsi qərarından yan keçmişdilər [110, 138].

Qeyd olunduğu kimi, Rotşildlər İlimovdan asılı olmayaraq neft kəmərinin tikilməsinə ciddi cəhdlə çalışırdılar. Lakin Rusiya hökumətindən rədd cavabı aldıqdan sonra neft kəmərinin tikilməsinə qarşı fəal çıxış etməyə başlamışdılar.

1887-ci il 18 dekabrda çar tərəfindən təsdiq olunmuş nizamnamədə haşiyə çıxmalar edildikdə İlimov kömək üçün bu "Cəmiyyət"in yaradılmasına razılığını bildirmiş ingilis kapitalistlərinə müraciət etməli oldu.

İngilis kapitalistlərinin təklifi Dövlət Əmlakı və Maliyyə Nazirliklərinin xüsusi iclasında müzakirəyə çıxarıldı. Müzakirələr zamanı ingilis kapitalistləri sindikatının hökumətdən sənayedə əldə etmək istədiyi güzəştlərin dövlətin maraqlarına uyğun gəlməməsi aydınlaşdı.

Nazirlər Komitəsi tərəfindən 1890-cı ilin fevralında İ.P.İlimovun ərizəsi geri qaytarılmış və xəzinə hesabına neft kəmərinin çəkilməsi haqqında qərar qəbul edilmişdi [210, 16]. Dövlət Əmlak Nazirliyində kəmərin çəkilməsi üçün 24,5 milyon rubl lazım olması müəyyən olundu. Bu məbləğin ayrılması 4 ilə bölüşdürülürdü.

Lakin «digər daha vacib təxirəsalınmaz dövlət ehtiyacları üzündən» çar xəzinəsi Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin çəkilməsinə 1890-cı ildə bir qəpik belə ayıra bilmədi.

Bununla belə, ingilis kapitalistləri 1887-ci il 18 dekabr nizamnaməsinin şərtlərinə əməl etməklə, neft kəmərinin çəkilməsinə razı olduqlarını İlimova bəyan etmişdilər. Yaxın gələcəkdə xəzinədən sözügedən layihənin icrası üçün lazımi məbləğdə vəsaitin ayıra bilməyəcəyini nəzərə alan hökumət, İlimova ingilis kapitalının köməyi ilə cəmiyyətin yaradılmasına razılıq vermək məcburiyyətində qaldı [206, 90-92].

Bütün bu yuxarıda deyilənlərdən açıq görünür ki, çar hökumətinin Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin çəkilməsi ilə bağlı siyasəti qətiyyən ardıcıl deyildi. Belə ki, 1891-ci ildə Dövlət Əmlak Nazirliyi yanında nazir köməkçisi V.İ.Veşnyakovun rəhbərliyi al-

tında yaradılmış xüsusi komitə Bakı neft sənayesinin hazırkı vəziyyətində neft kəmərinin çəkilməsinin vacib olmadığı qənaətinə gəlmişdi. Lakin Nazirlər Komitəsinin 1892-ci il fevralın 18-də keçirilmiş iclasında müzakirələr zamanı Bakı neft sənayesinin vəziyyəti haqqında hesabat dinləniləndə yenə də, Cənubi Qafqaz dəmir yolu ilə neftin az daşındığı və Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin tikilməsinin arzuolunan olması vurğulandı [177, 54-56]. 1893-cü ildə Yollar Nazirliyi yanında Cənubi Qafqaz dəmir yolunda qatarlara qoşulmalar edilməklə neftin daşınmasını Bakıdan Batuma ağ neft kəmərinin çəkilməsi ilə müqayisə məsələlərini həll etmək məqsədi ilə xüsusi komissiya yaradıldı. Komissiya neft daşımalarının həcmini artırmaq üçün təxirə salınmadan Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin çəkilməsinə başlanılması qərarına gəldi. Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultay Şurası da bu komissiyanın qərarına razılığını bildirmişdi. Belə ki, burada söhbət neft kəmərinin deyil, ağ neft kəmərinin çəkilişindən gedirdi. Neft emalı zavodu sahibləri Qara dəniz sahilində yeni neftayırma mərkəzini yaratmaq niyyətində olmadıqlarına görə ağ neft kəmərinin tikilməsinin tərəfdarı kimi çıxış edirdilər. Lakin belə qərarlar maliyyə naziri S.Y.Vitte tərəfindən bəyənilməyərək, rədd edilmişdi.

1896-cı ilin sel daşqınları zamanı Batumda dəmir yolu xətti dağıldığından, neft kəmərinin tikilməsi məsələsi yenidən müzakirəyə çıxarılmalı olmuşdu [176, 50-60]. Xəzinə Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Mixaylov stansiyasından Batuma kimi ağ neft kəmərinin inşası işlərinə başlayır [211, 158-159]. Kəmərin inşasında ən böyük çətinlik onun keçəcəyi torpaq sahələrinin dövlət xeyrinə satın alınması məsələsi idi. Kəmərin keçəcəyi torpaq sahələrinin sahibləri ilə razılığa gəlinməməsi tikintini çıxılmaz vəziyyətdə qoyurdu. Belə məsələnin qanuni şəkildə həll edilməsi üçün hökumət kəmərin keçəcəyi torpaqların dövlət xeyrinə alınması qaydalarını işləyib hazırlamalı oldu. Qaydalarda aşağıdakı məsələlər nəzərdə tutulurdu [99, 339-40]:

a) neft çıxarılması üçün ayrılmış və habelə neft sənayeçilərinin mülkiyyətində olan torpaq sahələrində neft kəmərinin çəkilməsi işi, onların hər birinə öz torpaq sahəsi rayonunda yuxarı instansiyalardan icazə almadan, həmin sahibkarların özlərinə verilirdi;

b) əgər neft kəməri neft sənayeçilərinə məxsus olmayan sahədən keçərdisə, onda onun keçəcəyi yolun tam təsviri kəmərin kimlərin torpaq sahələrindən keçməsi göstərilməklə, dağ-mədən mühəndisinin bu layihənin çəkilməsinin məqsədyönlü olması haqqında rəyi əlavə olunaraq, qubernatora təqdim edilməli idi. Əgər neft kəməri çəkmək istəyən şəxslə torpaq sahibkarları arasında razılıq əldə olunmazdırsa, onda birinci məcburi şəkildə torpaqların dövlət xeyrinə alınması üçün xahiş etmək hüququna malik olurdu;

c) boş xəzinə torpaq sahələrindən istifadəyə görə xüsusi məbləğ ödənilmədən neft kəmərinin çəkilməsinə icazə verilirdi;

ç) xüsusi şəxslərə və kənd cəmiyyətlərinə məxsus otlaq və əkin torpaq sahələrindən neft kəmərinin çəkilməsi üçün neft sənayeçilərinin hər bir torpaq sahibi ilə razılığa gəlməsi və müqavilə bağlanılması tələb olunurdu. Tərəflər arasında razılıq əldə olunmadığı təqdirdə, məsələnin həlli qiymətləndirmə komissiyasına verilməli idi. Xüsusi şəxslərə məxsus torpaq sahələrində neftvurma stansiyalarının, keşikçi evlərinin, ehtiyat anbarların və s. tikilməsinə də torpaq sahiblərinin razılığı tələb olunurdu. Bu halda məcburi şəkildə torpaqların dövlət xeyrinə alınması hüququ verilmirdi. Əgər müqavilə müddəti başa çatardısa, tikinti üçün verilmiş torpaqlarda neft kəmərinin istifadəsi qurtaranda həmin torpaq sahələri yenidən əvvəlki sahiblərinin mülkiyyətinə qaytarılmalı idi;

d) neft kəmərinin çəkilməsi üçün verilmiş xəzinə torpaq sahələrində neft çıxarılması və yaxud digər məqsədlər üçün istifadəyə icazə verilmirdi.

Torpaq sahibləri ilə razılığa gəlinməsi və müqavilə bağlanılması çox çətin başa gəlirdi. Kəmərin çəkilməsi əllərində dəniz və dəmir yolu vasitəsi ilə neftin nəqli ilə məşğul olan müəssisə sahiblərinin maraqlarına toxunurdu. Qətiyyətlə demək olar ki, neft kəmərinin çəkilməsi neftin emalı ilə məşğul olan sahibkarlar üçün əlverişli deyildi. Bu, neft kəmərinin digər sonluğunda, Qara dəniz sahilində Bakı sənaye mərkəzinə rəqib olacaq yeni neft emalı mərkəzinin yaranması ilə bağlı narahatlıqlarla əlaqədar idi.

Bundan əlavə, göründüyü kimi, Xəzər-Qara dəniz kəməri xüsusi müəssisə sahiblərinin onun tikintisinə konsessiya hüququ almaq üçün etdikləri çoxsaylı təşəbbüsləri rədd etmiş dövlətin əlində idi. Nəticədə iri müəssisə sahibləri-inhisarçılar bütün imkanlarından istifadə etməklə, kəmərin tikintisinə əngəl olmağa çalışırdılar. Bakı və Batum arasındakı tikilən neft deyil, ağ neft kəməri hökumət ilə sənayeçilər arasında kompromis idi.

Mixaylovdan Batuma qədər 216 verst uzunluğunda olan ağ neft kəmərinin inşası 1900-cu ildə ilk növbədə başa çatdırıldı. Həmin ildə Nazirlər Komitəsi Mixaylov-Ağtağlı dəmir yolu stansiyaları arasında ikinci ağ neft kəmərinin çəkilməsi haqqında qərar qəbul etdi. 1903-cü ildə Bakı-Heybət kəmərinə ağ neftin vurulmasına başlanıldı. Bütövlükdə uzunluğu 841 verst olan Bakı-Batum ağ neft kəmərinin çəkilişi 1906-cı ildə başa çatdırılmışdı. Kəmərin çəkilməsinə 22 milyon rubl xərclənmiş, onun istismarına isə 1907-ci ilin martından icazə verilmişdi [162, 72]. Bu dövrdə ağ neft kəmərinə olan ehtiyac mahiyyətini itirmişdi. Neft məhsulları ixracatının aşağı düşməsi faktiki şəkildə bahalı ağ neft kəmərinin tikilməsinin əhəmiyyətini itirmiş etdi. Bəhs olunan dövrdə həm Cənubi Qafqaz dəmir yolu və həm də ağ neft kəməri vasitəsilə neft məhsullarının ötürülmə qabiliyyəti ildə

120 milyon pud (2 milyon tona yaxın) olmuşdur. 1906-cı ildə neft məhsullarının ixracı 36,5 milyon puda (584 min tona) düşmüşdü. İldə 60 milyon pud (900 min tondan çox) ağ neftin ixracı nəzərdə tutulmuşdusa da, bu kəmər vasitəsilə mümkün həcmin yalnız ⅓ hissəsi buraxılmışdı [222, 5]. 1911-1913-cü illərdə Bakı neft rayonundan ümumi neft daşımalarının yalnız 6%-i boru kəmərinin payına düşürdü [99, 342]. Kəmərin belə zəif işləməsinin səbəbi neft hasilatının iri inhisar birlikləri tərəfindən süni şəkildə azaldılması və nəticə etibarı ilə istehsalın aşağı düşməsi idi.

1917-ci ilədək çar Rusiyasında cəmi 1202 km magistral neft kəməri mövcud idi ki, bunun da 883 km-i Bakı-Batum ağ neft kəmərinin payına düşürdü [99, 342]. Xatırladaq ki, bu kəmər inqilabaqədərki Rusiyada uzunluğuna görə ən böyük kəmər idi. Kəmərin son nöqtəsi olan Batum limanı müəyyən üstünlüklərinin olmasına baxmayaraq təhlükəsizlik baxımından əlverişsiz idi. Belə ki, dənizdə qabarma baş verdikdə buxtada su qalxır və tankerlər üçün təhlükə yaranırdı. Tankerlər üçün yüklənmə yeri də dalğaqıranın içində idi. Limanın yenidən qurulması üçün layihələr işlənib hazırlansa da, həddən çox vəsait tələb etdiyindən həyata keçirilməmiş qaldı. Birinci Dünya müharibəsinin başlanması ilə xaricə neft daşımaları kəsildiyindən demək olar ki, Bakı-Batum ağ neft kəməri də fəaliyyətini dayandırmışdır.

Neft kəmərləri işi sonralar da bir sıra əngəllərlə qarşılaşmalı olmuşdu. 1910-cu ildə bütün Bakı neft kəmərlərinin gücü 24 saat müddətində çəkisi 3 milyon puda çata bilmişdi. Bu zaman 50 kilometrlik neft kəməri istifadədən kənarda qalmışdı.

Amma qeyd etmək lazımdır ki, haqqında danışılan ağ neft kəməri müəyyən qədər gecikmiş layihə idi. Belə ki, artıq XX əsrin 20-ci illərində Avropa ölkələrində elektrikdən işıqlandırma vasitəsi kimi istifadə edildiyindən ağ neftə ehtiyac getdikcə azalırdı, digər tərəfdən isə belə bir haqlı sual ortaya çıxır: Bakı neft mədənləri ABŞ-dakı neft mədənləri ilə müqayisədə daha zəngin

olduğu, neft quyularının istismarına və işçilərin maddi təminatına daha az xərc sərf edildiyi halda nə üçün dünya bazarında ABŞ nefti ilə dayanıqlı rəqabət apara bilmirdi? Fikrimizcə bunun bir səbəbi hökumətin vahid ixrac sindikatı təşkil edə bilməməyi və ABŞ neftinin Avropa bazarına daha tez daxil olub möhkəmlənməyi idisə, digər səbəbi də Bakı neft məhsullarının daha effektli şəkildə nəql edilə bilməməsi idi. Belə ki, XX əsrin əvvəllərində yalnız bir ağ neft kəməri Bakı neftinin Batuma daşınmasına xidmət edirdisə, XIX əsrin sonunda ABŞ neftini Atlantik okeanı sahillərinə daşıyan neft boru-kəmər sistemi o qədər sıx idi ki, həmin dövrün senatorlarından birinin təbirincə desək, bu kəmərlərlə bütün Yer kürəsini sarımaq mümkün idi [151, 328]. Təbii ki, belə sıx boru-kəmər sistemi ABŞ-da neftin daşınma tariflərini də xeyli ucuzlaşdırırdı. Maraqlıdır ki, XX əsrin əvvəllərində Atlantik okeanının dibi ilə Avropaya neft kəməri layihəsi çəkilməsi müzakirə edildiyi bir vaxtda Bakı ağ neftinin daşındığı yeganə boru-kəmər xətti olan Bakı-Batum ağ neft kəməri demək olar ki, fəaliyyətini dayandırmışdı.

III FƏSİL

ÇARİZMİN XARİCİ KAPİTALA, NEFT İNHİSARLARINA VƏ ONLARIN TƏŞKİLATLARINA MÜNASİBƏTİ

3.1. Neft sənayesində xarici kapitala münasibətdə çarizmin yürütdüyü siyasət.

Daxili kapital qoyuluşlarının çatışmaması XIX əsrin sonlarında Şimali Azərbaycanın neft sənayesinə kapital ixracını zəruri edirdi. Çar hökuməti özü də etiraf edirdi ki, "vətən kapitalı kifayət etmir və hələ çox zəifdir" [225, 1]. Bununla belə, Rusiya imperiyasında sənayenin və neftə böyük ehtiyac duyan nəqliyyat vasitələrinin inkişafı ölkənin yanacaq balansında neftin rolunu durmadan artırırdı. Təbii ki, dövlətin xəzinə maraqlarını da kənara qoymaq olmurdu, belə ki, neft sənayesinin inkişafı xəzinəyə külli miqdarda gəlir gətirirdi. Bu da çar administrasiyasının məqsədləri içərisində ən mühüm yer tutan məsələ idi.

Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alan çar hökuməti 1872-ci ildə boş xəzinə torpaqlarında neftin axtarışı və çıxarılmasında xarici ölkə təbəələrinə rus təbəələri ilə bərabər hüquqlar verən qaydanı tətbiq etməyə məcbur oldu [185, 9]. Müxtəlif hakim dairələrdə bu qaydalara münasibət heç də birmənalı olmamışdır. Çoxları hesab edirdilər ki, bu addım yerli təbii sərvətlərin ölkə-

dən kütləvi surətdə daşınmasına və daxili kapital yığımı prosesinin tormozlanmasına gətirib çıxaracaqdır. Onların fikrincə, Rusiya sənayesinə cəlb edilən xarici sərmayədarlar öz mövqelərini heç də ölkə xaricindən gətirdikləri kapitalın deyil, Rusiya imperiyası sərvətlərinin istismarı nəticəsində əldə etdikləri gəlirlərin hesabına möhkəmləndirmək və genişləndirmək imkanı əldə edəcəklər.

1872-ci il "Qaydalar"ına görə, xarici təbəələr imperiya ərazisində açıq fəaliyyət göstərmək üçün rus hökumətindən hər məsələ ilə bağlı ayrıca razılıq almalı idilər. Bu qaydaların iki bəndi diqqəti xüsusilə cəlb edir:

1. Rusiya ərazisində şirkətlərə məxsus daşına bilən və daşınmaz əmlaka, həmçinin şirkətlərin yerinə yetirməli olduqları bütün ödəmələrə, Rusiyadakı əməliyyatlardan doğan təəhhüdlərin təmin olunmasının nəticəsi kimi baxılır və digərləri qarşısındakı təəhhüdlərdən üstün tutulur:
2. "Çar hökuməti Rusiyada istehsal əməliyyatlarına verilmiş bu razılığını istənilən vaxt, öz qərarı ilə geri götürmək və bu əməliyyatları heç bir səbəb göstərmədən dayandırmağı tələb etmək hüququnu özündə saxlayır" [151, 8].

Bu bəndlərin birincisi istiqrazlar buraxmaqla məşğul olan şirkətləri əlverişsiz şəraitə salırdı. İkinci bənd bütün şirkətləri qeyri-müəyyən vəziyyətdə qoyurdu. Belə ki, xarici şirkətlər öz kapitallarını neft istehsalına heç də ölkədəki sərt qanunların onları müdafiə edəcəyinə arxayınlıqdan qoymurdu; əksinə, onlar ümid edirdilər ki, çar hökuməti heç olmasa, verdiyi razılığı istənilən vaxt geri götürmək hüququnu özündə saxlamasına baxmayaraq, bunu tətbiq etməkdən qaçacaqdır.

Eyni zamanda, dövlətlərarası siyasi münasibətlərin mürəkkəbləşəcəyi təqdirdə çar administrasiyası tərəfindən həmin sərt qaydaların tətbiq olunacağı da tamamilə inandırıcı idi.

Lakin bu qəbildən olan çətinliklər, hökumətin xarici kapital qarşısında qoymaq istədiyi maneələr rus səhmdar şirkətləri yaradaraq bu dövlətin bayrağı altında fəaliyyət göstərmək kimi tamamilə qanuni və rahat yolla, asanlıqla aradan qaldırılırdı [258, 134]. Əgər şirkətin fəaliyyətinə rəsmən icazə verilirsə, xarici kapital aşkar, leqal şəkildə fəaliyyət göstərirdi və yaxud da bu kapital əvvəllər açılmış və mövcud olmuş rus nizamnamələri əsasında fəaliyyət göstərmiş şirkətlərin xaricilər tərəfindən pulla alınmasında çıxış edirdi. Maraqlı faktdır ki, Rusiyada bütün səhmdar cəmiyyətlərin nizamnamələri əlahəzrət hakim, ali hakimiyyət tərəfindən təsdiq edilirdi və deməli digər qanunlarla bərabər gücdə olurdu.

Bu üsuldan Rotşildlərin Paris evi də istifadə etmişdi. Yeri gəlmişkən, bir sıra sənaye tarixçiləri Rusiya (Şimali Azərbaycan) neft sənayesinə xarici kapitalın daxil olmasını faktiki olaraq Nobellərlə deyil, Rotşildlə başladığını bildirir. Çünki, mənşəcə İsveçdən olan və yuxarıda göstərilən səbəblərdən "Nobel qardaşları" şirkətini yaradan Nobellər bütün var-dövlətlərinin çoxunu 1877-1878-ci illər Rusiya-Osmanlı müharibəsi zamanı rus ordusunu silahla təchiz etməklə əldə etmişdilər [255, 25]. Buna görə də Nobel qardaşlarının kapitalını xarici kapital hesab etmək əslində çox çətindir.

1886-cı ildə Paris bankiri Rotşild "Xəzər-Qara Dəniz Neft Sənayesi və Ticarəti Cəmiyyəti"nin 6 milyonluq səhmlərini ələ keçirdi. İlk vaxtlar "Batum Neft Sənayesi və Ticarəti Cəmiyyəti" (BNSTC) adı altında fəaliyyət göstərən bu cəmiyyətin əsasını Bakı-Batum dəmir yolu tikintisi zamanı varlanmış sahibkarlar A.A.Bunqe və S.S.Palaşkovski 1883-cü ildə qoymuşdular. Maliyyə çatışmazlığı ucbatından bu cəmiyyət tezliklə bankların, o cümlədən Paris bankirlər evi "Rotşild qardaşları"nın girovuna çevrilir. 1886-cı ildə sonuncular yuxarıda adıçəkilən cəmiyyətin səhmlərinin nəzarət paketini ələ keçirdilər [150, 9]. Tezliklə Rotşildlər evi Rusiyadakı daxili bazarda duru yanacağa olan tələba-

tın 30%-ni verən ikinci rus cəmiyyətinin-Bakı neft sənayesi rayonunda mühüm rol oynamış "Mazut"un əsasını qoydular [193, 21].

Beləliklə, Rotşildlər öz kapitallarını rus səhmləri kimi təqdim edərək rus səhmdar cəmiyyəti adı altında öz müəssisələrini açaraq geniş fəaliyyətə başladılar.

Rus səhmdar cəmiyyətlərinə səhmlər buraxmağa icazə verilməsi çar hökumətinin Bakı neft sənayesinə xarici kapitalı cəlb etmək istəyindən irəli gəlirdi, bu həm də idarə şurasında iki xarici təbəənin iştirakına imkan vermirdi.

1887-ci ilin iyulunda Dövlət Əmlak Nazirliyində əcnəbi təbəələrə və xarici cəmiyyətlərə Qafqazdakı neftli torpaqlara sahib olmağı və ya onlardan icarədar kimi istifadə etməyi qadağan edən, guya ki, dövlət mənafelərinin müdafiəsinə yönəlmiş qanun layihəsi işlənib hazırlandı [185, 18-24].

1882-1886-cı illər böhranı əksər şirkətlərin xüsusilə neft çıxarılması ilə məşğul olanların vəziyyətini son dərəcədə ağırlaşdırdı, onların xeyli hissəsi isə müflisləşmək həddinə çatdı. Eyni zamanda iri şirkətlərin mövqeləri möhkəmlənirdi. 1886-cı ilin payızında Rotşild ağ neft ixracını öz inhisarına almaq planlarını gerçəkləşdirməyə başlayır. Rotşildin getdikcə artan nüfuzu digər iri neft şirkətlərinin, birinci növbədə Qafqaz inzibati idarəetmə və hökumət orqanları ilə sıx əlaqələri olan Nobellərin narazılığına səbəb oldu. Buna görə də, çar məmurları bu məsələyə siyasi və strateji yöndən yanaşaraq belə hesab edirdilər ki, xarici elementlərin yayılması ruslaşdırma siyasətinə və rus burjuaziyasının Qafqazı mənimsəməsinə zərər vuracaqdır [185, 67-68].

Dövlət əmlak naziri M.N.Ostrovski belə hesab edirdi ki, xarici kapitalın neft sənayesinə təsirinin genişlənməsi nəinki arzuolunmaz iqtisadi nəticələrə gətirib çıxara bilər, həm də çar Rusiyasının Qafqazdakı siyasi maraqlarını da zərbə altına qoyar. İmperiyanın nüfuzlu nazirlikərindən birinə başçılıq edən bu məmur yazırdı ki, "neftli torpaqlar rus mədəniyyətinə və dilinə yad olan, öz-

lərini heç də həmişə sakit aparmayan özgə xalqların məskun olduğu ərazilərdədir. Bu əhali arasında rus sənayesinin inkişafı onları rus hakimiyyətini qiymətləndirməyə sövq edər və onların rusların maraqlarına yaxınlaşmasında güclü dinc vasitə rolunu oynayar" [185, 67-68]. Göstərilən layihə imperiyanın Maliyyə Nazirliyi tərəfindən də kəskin etirazla qarşılandı. Maliyyə naziri İ.A.Vışeqradski dövlət əmlak naziri M.N.Ostrovskiyə özünün 3 mart 1888-ci il tarixli məktubunda təkidlə bildirirdi ki, ölkənin təbii sərvətlərinin milli kapital vasitəsi ilə istifadəsinin bu sahəyə xarici kapitalın cəlb edilməsi ilə müqayisədə iqtisadi üstünlüyü şübhəsizdir: Birinci halda gəlirlər ölkə daxilində qalır, milli kapital artır və sənayeni gücləndirir, ancaq ikinci halda gəlirlər ölkədən kənara axaraq bəzən beynəlxalq aləmdə Rusiyaya açıqdan-açığa rəqib olan ölkələri gücləndirir. Lakin Vışeqradskinin fikrincə, Rusiya kimi kasıb kapitala malik ölkədə xarici kapitalın tamamilə qarşısının alınması istər iqtisadi, istərsə də siyasi cəhətdən vaxtsız addım olardı. O, belə hesab edirdi ki, xarici kapitalın Rusiya iqtisadiyyatına cəlb edilməsi ən azından iki rol oynayır: sərvətlər işlənilməmiş halda qalmır, yerli əhalinin və nəqliyyat müəssisələrinin gəlirləri artır, bu isə bütövlükdə iqtisadi inkişafa səbəb olur [110, 115].

Göründüyü kimi, İ.A.Vışeqradski çarizmin iqtisadi-maliyyə siyasətinin rəhbərlərindən biri kimi xarici kapitalın cəlb edilməsinin xeyrinə adi arqumentləşdirilmiş mühakimə yürüdür, əslində yarıfeodal xarakterli Rusiya mütləqiyyəti məhz bu kapitalın da köməyi ilə neft sənayesinin inkişafını sürətləndirməyə və imperiyada xroniki hal almış büdcə kəsrilərinin qarşısını almağa çalışırdı. Qeyd olunan layihədə İ.A.Vışeqradskinin bəzi məhdudlaşdırıcı tədbirlərin həyata keçirilməsi haqqında təklifi ölkə xaricindəki rus qiymətli kağızlarının oriyentasiyasındakı dəyişikliklərlə bağlı idi. Rus-alman qarşıdurmasının kəskinləşməsi, xüsusilə Bismarkın 1887-ci ilin sonlarında alman banklarının rus qiymətli kağızlarından "boşaldılması" təhriki rus rublunun kəs-

kin şəkildə qiymətdən düşməsinə səbəb oldu ki, bundan sonra çar hökuməti fransız bankirləri ilə yaxınlaşmağa başladı. Bundan sonrakı dövrdə çarizmin maliyyələşdirilməsində Paris Rotşildləri böyük rol oynayırdı [83, 100-118]. Bu şirkətin Rusiyadakı neft işlərində "sərbəstliyi" də elə buradan irəli gəlirdi.

Nəticədə xaricilərin neft sənayesindəki fəaliyyət hüquqları ilə bağlı yuxarıda qeyd olunan məsələnin tam, hüquqi şəkildə həlli neft sənayesində ümumi qaydaların qəbuluna qədər təxirə salındı.

1892-ci il iyunun 3-də qəbul olunmuş yeni qaydalarda xaricilərə və onların cəmiyyətlərinə neftli torpaqlardan istifadə və ya torpaqlara mülkiyyət hüququ verilirdi. Lakin bunun üçün hər dəfə xüsusi olaraq dövlət əmlak nazirindən icazə alınması mütləq olmayıb, Daxili İşlər və Maliyyə Nazirlikləri, Qafqazın mülki hissə üzrə rəhbərliyi ilə razılaşdırılma kifayət idi [157, №8659]. Bu qaydalar onların dərc olunmasına qədər neft işi ilə məşğul olan şəxs və cəmiyyətlərə şamil edilmirdi.

XIX yüzilliyin 90-cı illərindən başlayaraq Bakı neft sənayesinə ingilis kapitalının nəzərəçarpacaq axını müşahidə olunur. Bakı neft sənayesinə ingilis kapitalının bu axını yalnız ümumi yox, özünəməxsus bir sıra səbəblər ilə bağlı idi və tezliklə bu sənaye rayonunda ingilis kapitalı mühüm qüvvəyə çevrildi.

Çarizm özünün iqtisadi siyasətini ilk növbədə həm də borc kapitalı vasitəsi ilə həyata keçirməyə çalışırdı. Lakin Rusiyanın daimi kreditoru olan Fransa öz birjalarında rus qiymətli kağızlarının yerləşdirilməsinə əngəllər törədərək, əvəzində əhəmiyyətli dərəcədə, ciddi iqtisadi və siyasi güzəştlər tələb edirdi [46, 186-187].

Bu və bir sıra digər səbəblər üzündən Rusiyaya xarici kapitalın cəlb edilməsinin tərəfdarı olan maliyyə naziri S.Y.Vitte zəngin kapital ehtiyatlarına malik İngiltərəyə müraciət etdi. İngiltərəni Rusiyaya borc verməyə razı salmaq məqsədilə nazir ingilis sahibkarlarını Rusiya müəssisələrinə, ilk növbədə neft sə-

nayesinə kapital yatırmağa həvəsləndirmək qərarına gəlmişdir.

Abşeronun nəhəng gəlir vəd edən və qeyri-adi kompaktlığı ilə seçilən neft yataqları ingilis iş adamlarına böyük iştah gətirirdi. İngilis kapitalının bu sahəyə axının səbəblərindən biri də neft yanacağının İngiltərənin güclü hərbi dəniz donanması üçün hərbi-strateji əhəmiyyət daşıması ilə bağlı idi.

İngilis sahibkarları öz sövdələşmələrini olduqca gizli şəkildə, ingilis mənşəli rus təbəələrinin əli ilə həyata keçirirdilər. Bu, onlara rus qanunvericiliyində onsuz da boşluqları olan qadağalardan ustalıqla yayınmağa və böyük gəlirlər götürmək imkanı əldə etməyə şərait yaradırdı [234, 15-16].

Sövdələşmə həyata keçirildikdən sonra ingilislər öz fəaliyyətlərini ört-basdır etmək məqsədilə bir müddət əvvəllər mövcud olmuş köhnə adlardan və müəssisələrini aldıqları sənayeçilərin şəxsi nüfuzlarından istifadə edirdilər.

1897-1901-ci illərdə İngiltərədə Qafqazın neft mənbələrinin istismarı məqsədilə əsas kapitalı 53 mln. rubl olan 10 cəmiyyət, o cümlədən, İngiltərə bankının direktorlarından biri olan Evelin Qubbardın rəhbərlik etdiyi və tərkibinə Q.Qladston, D.Kriston, G.Mur, V.Conson, K. və V.Vernerlərin daxil olduqları qrup tərəfindən əsası qoyulan 6 cəmiyyət yaradılmışdı. 1897-ci ilin sonlarında onlar tərəfindən “H.Z.Tağıyev” firmasına məxsus mədənləri, neft-yağ, kükürd turşusu zavodları, neft boru kəmərləri, neft daşıyan gəmilər, dəmir yolu sistern parkı, Rusiyanın müxtəlif şəhərlərində ağ neft-mazut anbarları 5 mln. rubla satın alındı. Bu müəssisələrin əsasında “Rusiya nefti və duru yanacağı hasil edən cəmiyyət (Oleum)” yaradıldı. 1898-ci ildə “Q.A.Arafelov və K^{O}”, “İ.K. və M.K.Budaqov qardaşları”, “A.Y.Adamov qardaşları” şirkətlərindən satın alınmış müəssisələr əsasında “Bakı rus nefti cəmiyyəti” təşkil olundu. “A.Saturov və K^{O}”, “B.M.de Mur” firmalarının bazası əsasında ingilislər 1899-cu ildə “Avropa neft kompaniyası”nı yaratdılar. Eyni zamanda elə bu ingilis kapitalistlərinin qrupu tərəfindən “Birləş-

miş rus neft cəmiyyəti", "Kələntərov (Bakı) neft K^{O}" və "Bakı (Zabrat) ağ neft cəmiyyəti"nin əsası qoyuldu. Göstərilən müəssisələrin əksəriyyətinin icraçı direktoru "Niderland Kral cəmiyyəti" ilə bağlılığı olan Q.Tvidl idi. Göstərilən Bakı müəssisələrinin alınmasında və onların əsasında yenidən ingilis cəmiyyətlərinin yaradılmasında vasitəçi kimi Peterburq iş adamları Ceyms (Yakov) Vişau, həmçinin M.F.Şumaxer və Y.İ.Kleyn çıxış etmişdi [110, 213-214].

Birinci ingilis qrupu ilə eyni vaxtda ola bilsin ki, onunla əlaqədə hələ bundan xeyli əvvəl Bakı ağ neftinin daşınmasının öz əlində cəmləşdirən, başında F.Leynin (o, ağ neft ixracı ilə məşğul olan nəhəng firmanın icraçı-direktoru idi) durduğu ingilis kapitalistlərinin digər qrupu da fəaliyyət göstərirdi. 1898-ci ildə Leynin qrupu Holland bankirlərindən "Ç.M.Şibaev və K^{O}" şirkətinin səhmlərini alaraq, Londonda məhdud məsuliyyətli "Şibayev neft kompaniyası" adlı səhmdar cəmiyyətin əsasını qoydu. Yeni kampaniyanın direktorları F.Leyn, Lord Venlok və Q.Melk oldular. Cəmiyyətin hüquqi cəhətdən qanuniləşdirilməsini asanlaşdırmaq məqsədi ilə onun sənaye hissəsinin idarəsi saxta yolla "S.M.Şibayev və K^{O}" adlı Rusiya şirkətinin əlində saxlanıldı [164, 14-15, 79-81].

İngilis kapitalistləri ələ keçirdikləri müəssislərdən dərhal böyük mənfəət götürməyə başladılar. Xüsusilə "Rusiya nefti və duru yanacağı hasil edən cəmiyyət"in (Oleum) bəxti gətirdi. H.Z.Tağıyev tərəfindən işlənilməmiş neft quyularından ingilislərin əlinə keçəndən sonra külli miqdarda neft fontan vurdu.

İngilis kapitalistlərinin, xüsusilə Qubbard qrupunun Bibi-Heybətdə 1898-1899-cu illərdə neftli torpaqları ələ keçirməklə öz ilkin mövqelərini genişləndirməyə çalışması Qafqazın neft sənayesində xarici kapitalın iştirakı məsələsi ilə məşğul olan hakim dairələrdə kəskin qarşıdurmaya səbəb oldu. Bu məsələnin müzakirəsində iki qruplaşma toqquşurdu. Bir qrupa çarın kürəkəni Aleksandr Mixailoviç başçılıq edir və bu qrup çar Nikola-

yın dəstəyinə arxalanırdı. Digər qrupa isə maliyyə naziri S.Y.Vitte başçılıq edirdi. Birinci qrup xaricilərin Abşeronun neft yataqlarının sonrakı istismarına buraxılmasının əleyhinə idi. Bu qrup həmin mədənləri öz əlinə keçirib onları sonradan sərfəli şəkildə satmaq haqqında düşünürdü. Böyük knyaz və onun tərəfdarları öz acgöz planlarını saxtakarlıqla Rusiyanın "milli maraqlarının" qayğısına qalmaq adı ilə ört-basdır edirdilər [185, 59-60, 152].

S.Y.Vittenin qrupu bu məqamda, ümumi düşüncələrdən başqa, xarici kapitalın cəlb edilməsi və genişləndirilməsini feodal (zadəgan) mütləqiyyətinin möhkəmləndirilməsinin vacib şərti kimi görürdü. Maliyyə naziri S.Y.Vitte başqa məqsədlər də güdürdü. O, Qafqazda maraqları olan ingilis bank kapitalının tanınmış nümayəndələrinin köməyi ilə rus qiymətli kağızları üçün İngiltərə pul bazarının "açılmasına" nail olmağa çalışırdı. Ola bilsin ki, o, bu yolla həmin dövrdə Uzaq Şərqdə ingilis-rus qarşıdurmasının güclənməsi ilə əlaqədar Rusiyaya qarşı kampaniyada Almaniya və ABŞ ilə müqavilə bağlayan, başda C.Çemberlen olmaqla İngiltərə hakim dairələrinin fəaliyyətini iflic etmək istəyirdi. Maliyyə naziri S.Y.Vittenin Almaniyaya ağ neft satışının genişləndirilməsi məqsədi ilə bir sıra tədbirlər həyata keçirməsi də görünür ki, bununla izah olunmalıdır. Bu məsələ hələ 1897-ci ilin payızında Vaşinqtondakı keçmiş səfir, həmin vaxt isə Almaniya imperiyası maliyyə idarəsinə stats-katib vəzifəsinə təyin olunmuş M.Tilmanın təşəbbüsü ilə almanlar tərəfindən qaldırılmışdı. M.Tilman rus hökumətinə Almaniya bazarında "Standart oyl"u sıxışdırıb çıxarmaq məqsədi ilə ağ neft ticarətində Rusiyaya güzəştlər verən rus-alman sazişini imzalamağı təklif etmişdir. Bu təklifə, ABŞ-da alman mallarının Amerika bazarlarına çıxmasına güclü maneələr yaradan proketsionist (himayəçi) Dinql tarifinin tətbiqi nəticəsində Almaniya reyxstaqında antiamerikan çıxışlarının başlanması fonunda baxmaq lazım gəlir [72, 345-350].

Reyxstaqdakı çıxışlarla eyni zamanda alman imperatoru II Vilhelm çar II Nikolaya ABŞ-a qarşı Avropa dövlətlərinin ticari-siyasi koalisiyasını yaratmağı təklif etdi. Çar hökuməti qarşı tərəfin koalisiya layihəsini rədd etsə də, Tilmanın təklifinə maraqla yanaşmışdı. Rusiya rəhbərliyi bu məsələ barəsində danışıqlar aparmağı Maliyyə Nazirliyinin Berlindəki müvəkkili V.İ.Timiryazevə tapşırmışdı. Tərəflər arasında danışıqlar təxminən yarım il davam etdi və 1899-cu il mayın 29-da Almaniyada Rusiyanın ağ neft ticarətinə müəyyən güzəştlər verilməsi ilə başa çatdı [102].

Qeyd edildiyi kimi, xarici şirkətlər adətən geniş ehtiyatlara malik yataqları və neftlə zəngin məlum tanınmış mədənləri işləyir, qalan məsələlərə toxunmurdular. Onlar öz kapitallarının böyük hissəsini heç də yeni istehsal müəssisələri yaratmağa və neft istehsalını genişləndirməyə deyil, əksinə artıq mövcud olan müəssisələri əvvəlki sahibkarlardan almağa və asan, sürətli yollarla real gəlirlər götürməyə sərf edirdilər.

Qafqazın mülki hissə üzrə baş rəisi knyaz Qolitsının torpaq və dövlət əmlakı nazirinə 1898-ci ildə ünvanlandığı məktubunda deyilirdi: "Son vaxtlar xarici kapitalistlərin rus neft sənayesinə diqqətlərinin müşahidə olunan dərəcədə güclənməsi və onların Bakıda rus sənayeçilərindən məhz fəaliyyətdə olan müəssisələri almaq cəhdləri rus neft işini imperialistlərin ələ keçirmək siyasətini və onun inhisarının xaricilərin əlində cəmləşməsini göstərir; bu isə qətiyyən arzuolunan deyil. Ona görə ki, bu dünya neft ticarətində inhisara gətirib çıxara, öz ardınca ümumdünya neft bazarında Rusiya neft sənayesinin bütün müstəqil fəaliyyətinin itirilməsinə səbəb ola bilər" [183, 18].

Xaricilər Bakı neft sənayesində öz fəaliyyətlərini genişləndirməkdən ötrü hər şeydən əvvəl Rusiya imperiyasında yaşamaq hüququna malik olmalı idilər. Bu hüququ almaq üçün birinci dərəcəli gildiya icarəsi ilə məşğul olmaq kifayət edirdi. Xaricilərin Rusiya qanunvericiliyinin məhdudiyyətlərindən yaxa qurtarmaq üçün öz ölkələrində vətəndaşlıqdan imtina edərək rus təbəəliyinə

keçməsi faktlarına da az rast gəlinmirdi. Bu baxımdan bu cür hərəkət edərək rus təbəəliyini qəbul edən Ceyms Vişaunu göstərmək kifayət edər.

Neft sənayesinə yatırılan bu və ya digər kapitalın milli mənsubiyyətinin müəyyən edilməsinin olduqca çətin olmasını təsdiq edən ticarət və sənaye naziri Timaşev yazırdı: "hesab edirik ki, səhmdar formalı müəssisələrdə xaricilərin iştirakının qarşısını almaq üçün ən inanılmış təminat, onların mütləq rus təbəələrinə məxsusluğunu göstərən adlı səhmlərin buraxılmasıdır" [167, 7].

Çar qanunvericiliyinin xarici kapitala münasibətdə son dərəcə mötədil, mülayim olmasına baxmayaraq xaricilər daim hər addımda bu cür "yumşaq" qanunlardan "yan" keçir, tez- tez onları pozurdular. İşin üstü açılanda isə qanundan xəbərsiz olduqlarını bildirirdilər. Xarici sənayeçiləri bu cür böhtanlardan məhrum etmək üçün maliyyə nazirinin göstərişi ilə Rusiyanın Londondakı səlahiyyətli nümayəndəsi 1898-ci ildə "Tayms" qəzetində xaricilərin Bakı neft sənayesində iştirakına münasibətdə çar hökuməti qanunvericiliyinin xüsusi maddələrini dərc etdirmişdi [170, 130].

Lakin, buna baxmayaraq xarici sənayeçilər tərəfindən çar qanunlarının pozulması halları çox olurdu. Qafqazın mülki hissə üzrə baş rəisi maliyyə nazirinə ünvanlandığı məktubunda məlumat verirdi ki, H.Z.Tağıyevin neft mədənləri 1898-ci ildə ingilislər tərəfindən Ceyms Vişau vasitəsi ilə "əvvəlcədən icarə almaq barədə hakimiyyətin qəbul etdiyi qaydalara məhəl qoymadan, çar qanunvericiliyindən ötüşərək" ələ keçirilmişdir [170, 130].

Yuxarıda gətirilən materiallardan da göründüyü kimi, çar qanunvericiliyinin zəif "sədlərini" aradan götürən xarici kapital güclü sel kimi Bakı neft sənayesinə axışmağa başlamışdı. Qeyd etmək lazımdır ki, çar hökumətinin xarici kapitalın Bakı neft sənayesinə axınına hər hansı yolla nəzarət etmək üçün hətta müx-

təlif üsullarla mübarizə aparması, neft maqnatları tərəfindən pulla ələ alınmış məmurların ucbatından boşa çıxırdı.

Mayer Rotşild əbəs yerə yazmırdı ki, "mənə millətin maliyyəsi üzərində nəzarət verin və mən onun qanunlarını kimin tərtib edəcəyindən narahat olmayım" [50, 93].

Bir mühüm cəhəti də qeyd etmək lazımdır ki, xaricilər tərəfindən neft işinə yatırılan kapitalın əhəmiyyətli hissəsi xaricdən gətirilməmiş, əksinə yerli resursların vəhşicəsinə istismarı nəticəsində əldə olunmuşdu.

Xarici kapitalın Rusiya neft sənayesində iştirakı məsələsinə baxmaq üçün 1899-cu il mayın 1-də stats-katib Solskinin sədrliyi altında idarələrarası müşavirə çağırıldı. Bu müşavirənin çağırılmasının səbəbi ingilis şirkətləri "Rusiya nefti və duru yanacağının hasili üzrə cəmiyyət"in və "Bakı Rus nefti cəmiyyəti"nin neftli torpaqların alqı-satqısında iştirak etmək üçün qaldırdıqları vəsatətin hakimiyyət dairələrində yaratdığı fikir ayrılığı idi. Bu müşavirə hələ 1898-ci ildəki müşavirənin qəbul etdiyi qərarı bir daha təsdiq edərək, "Xaricilərin və xarici cəmiyyətlərin Rusiya neft sənayesindəki iştirakının əlverişli və arzuedilən" saydı. Hər iki ingilis şirkətinin qaldırdıqları vəsatətin təmin edilməsi qərara alındı [190, 73-92; 84, 100].

Bakı neft sənayesinə xarici kapitalın əhəmiyyətli dərəcədə təsir etməsini aşağıdakı faktlar da sübut edir: 1892-ci ildən 1899-cu ilə qədər çar hökuməti tərəfindən Bakıda 30-a yaxın xarici neft müəssisələrinin açılmasına icazə verilmişdi. 1895-ci ildən 1901-ci ilə qədər neft sənayesinə axan xarici kapital 97,6 mln. rubla çatmışdı. 1892-ci ildən 1902-ci ilə qədər Bakı neft sənayesinə qoyulan xarici kapital 5,5 dəfə, daxili kapital isə cəmisi 2,3 dəfə artmışdı.

Xarici kapitalın Bakı neft sənayesi rayonuna külli miqdarda axınını çoxlu sayda arxiv sənədləri də sübut edir. Belə ki, Qafqaz diyarı dairə mühəndislərindən biri özünün 1907-ci il 8 iyul tarixli hesabatında yazırdı ki, "yaxın zamanlarda bütün Bakı

neftini Nobel, Rotşild, Xəzər-Qara dəniz şirkətləri, Vişau və s. kimi bir neçə xarici firmalar hasil edəcəkdir". Neft çıxarılmasında öz mövqeyi və varlığını, neftli torpaqlar üzərində mülkiyyət hüququnu müstəsna şərtlərlə qoruyub saxlayan Mirzoyev, "Bakı neft cəmiyyəti" kimi şirkətlər hələ ki, vardır. Hərçənd ki, onların da sərbəstliyi hüdudsuz deyil. Xırda sənaye müəssisələri üçün isə sonun əvvəli artıq başlayır [66, 186].

XX əsrin lap əvvəllərinin iqtisadi böhranı, rus-yapon müharibəsi, inqilabi hərəkat və s. nəticəsində bir müddət Rusiyaya kapital idxalının zəifləməsi müşahidə olunur.

Londonda "şişirdilmiş" kapitalla yaradılan bir sıra cəmiyyətlər ağır vəziyyətə düşdülər. "Kələntərov cəmiyyəti" və "Bakı (Zabrat) ağ neft cəmiyyəti" öz fəaliyyətini dayandırdı. "S.M.Şibayev və K°" şirkəti 1913-cü ilə qədər hökumətin sərəncamına verildi. Qubbardın qrupu 1901-1902-ci illərdə öz mövqelərini möhkəmləndirməyə çalışırdı. "Rus nefti və duru yanacaq hasil edən cəmiyyəti"nin neftayırma zavodlarını "Bakı rus nefti cəmiyyəti"ndən alınmış zavodlarla birlikdə yenidən təşkil olunmuş "Ağ neft-yağ istehsalı şirkəti"nə- "Tokamp"a verilməsi nəzərdə tutulurdu ki, bu da neft emalının ingilis şirkətlərinin əlində cəmləşməsinə gətirib çıxartmalı idi. "Ağ neft-yağ istehsalı şirkəti"ni (Tokampı) "Qafqaz cəmiyyəti"ndən icarəyə götürülmüş müəssisələr və anbarlar hesabına genişləndirmək, həmçinin "Nobel qardaşları" şirkətinə qarşı çıxan "A.İ.Mantaşev və K°"şirkəti və digər firmalarla müştərək ticarət əməliyyatlarında razılığa gəlmək nəzərdə tutulurdu. Hökumət bu məqsədlə "Oleum" un əsas kapitalının artırılmasına xüsusi icazə vermişdi. Lakin böhran şəraitinin ağır təzyiqi altında ingilislər bu uzaqməqsədli və çoxşaxəli planlarını gerçəkləşdirə bilmədilər [166, 14-15, 79-81; 191, 10-25].

Çar hökumətinin ABŞ kapitalının Bakı neft sənayesi rayonunda iştirakına münasibəti dəyişməz olaraq qalırdı. Rusiya imperiyasının hakim dairələri Rokfellerin Bakı neftinə iddialarını

rədd edərək əvvəlki kimi "Standart oyl"a qarşı köklənmişdi. Bunun başlıca səbəbi Amerika kapitalının təmsil olunmasının xəzinə maraqlarına və çar hökumətinin, iddiaları ilə hesablaşmağa məcbur olduğu xarici kapital dairələrinin planlarına uyğun gəlməməsi idi.

Çar hökuməti dairələrində Rokfellerin Rusiya neft sənayesinə soxulmaq və burada yerləşmək cəhdi məsələsi heç də az müzakirə edilməmişdi və hətta "Nobel qardaşları" kompaniyasının səhmlər paketinin Rokfellerə məxsus olması barəsində sərsəm iddialar da qaldırılmışdır. Çar hökuməti özünün Nyu-Yorkdakı baş konsulluğuna bu barədə lazımi təhqiqatların aparılmasını əmr etmişdi. Cavabında konsulluğun rəhbəri Veyner Rusiya paytaxtına məlumat verirdi ki, o, "Standart oyl" rəhbərliyinin "ölkənin özündə istehsalçı olmaq məqsədilə" Bakıdakı vəziyyəti ciddi şəkildə tədqiq edərək "Rusiyada neft işini öz əlinə almağı" qərara aldığını aydınlaşdırmışdı. Hətta bu məqsədlə 10 mln. dollar ayrılmışdı. Bəzi məlumatlara görə, XIX əsrin sonlarında "Standart oyl"un agentləri Suzart və Lufkin Bakıya gələrək hətta neftli torpaqları tədqiq etmiş, yerli neft sənayeçilərini əhval-ruhiyyəsini, planlarını öyrənmiş və satın almaq üçün üç şirkəti gözaltı da etmişdilər. Lakin çar hökuməti bu sövdələşmələrin qarşısını ala bilmişdir.

Amerikan kapitalı isə Rusiya neft sənayesində iştirak etmək məsələsinə başqa tərəfdən yanaşmışdı. Pul kreditlərinin axtarışında olan, həmişə bu məqsədlə bərk-bərk vurnuxan Rusiya Maliyyə Nazirliyi və nazir Vittenin özü 1898-ci ildə ABŞ-dan kredit almağın mümkünlüyünü təhqiq etməyə başlamışdı. 1898-ci ilin sonlarında D.P.Morqanın bankı vasitəsilə Rusiyaya 10 mln. dollar məbləğində kreditin verilməsi haqqında danışıqlar aparılırdı. Diqqətlə və ehtiyatla tərtib olunaraq bağlanan saziş "Standart oyl"la bağlı ola biləcək hər hansı şübhələrə əsas vermirdi. Morqanın adından sazişi Rusiyadakı fəaliyyəti ilə tanınan "Nyu-York layf inshurens" sığorta şirkəti bağlamışdı. Məlumdur

ki, işgüzar dairələrdə Morqan və Rokfellerə rəqib kimi baxırdılar. Lakin maraqlıdır ki, bu dəfə Morqanın kompaniyası Rokfellerin müvəkkili rolunda çıxış edirdi. Morqanın sığorta şirkətinin arxasında başda "Standart Oyl"un bankı adlandırılan "Neyshnel Siti Bank of Nyu-York" dururdu ki, onun da direktoru Ceyms Stilmenin adı Rokfellerin adı ilə "sinonim" kimi işlədilirdi [254, 23].

Borcun əsas hissəsi Rusiyanın mühüm neft magistralının-Vladiqafqaz dəmir yolunun çəkilişinə sərf edildi. Lakin bütün bunlara baxmayaraq amerikan kapitalı yenə də Bakı neft sənayesinə buraxılmadı və ABŞ sərmayədarlarının "Bakı piroqundan" pay almaq arzuları reallaşmadı.

1909-cu ildən etibarən Rusiya neft sənayesinə xarici kapitalın ekspansiyasının yeni mərhələsi başlayır. Bu, xüsusilə müharibəyə hazırlaşan Avropa dövlətlərinin I dünya müharibəsi ərəfəsində dəniz donanmasında istifadə edilən duru yanacağa tələbatın böyük ölçüdə artması ilə bağlı idi. 1909-1913-cü illər arasında Şimali Azərbaycanın neft sənayesinə yatırılan xarici kapitalın illik həcmi orta hesabla 40,18 mln. rubl təşkil etmişdi, halbuki 1895-ci ildən 1901-ci ilə qədər bu rəqəm 14 mln. rubl, 1902-ci ildən 1908-ci ilə qədər isə 2,85 mln. rubl olmuşdu [66, 183-185]. Bakı neft sənayesi xarici kapitalın axını nəticəsində getdikcə xaricilərin əlinə keçirdi. Belə ki, məsələn, 1912-ci ildə Bakı neftinə yatırılan kapitalın 42%-i xaricilərə məxsus olmuşdu. Maraqlıdır ki, 1893-ci ildə bu göstərici cəmi 16%, 1902-ci ildə isə 30% idi [253, 123]. Müharibəyəqədərki dövrdə Bakı neft sənayesində xarici kapitalın iştirakı aşağıdakı kimi idi [250, 123]:

İngilis kapitalı-172 mln. rubl (bütün xarici kapitalın 67%-i)
Fransız kapitalı-51,4 mln. rubl (19,9%)
Alman kapitalı-14,3 mln. rubl (5,5%)
Holland kapitalı-10,5 mln. rubl (4,1%)

Belçika kapitalı-7,6 mln. rubl (3,0%)
Danimarka kapitalı-1,3 mln. rubl (0,5%)
Cəmi: 257,9 mln. rubl 100%

Bu dövrdə Bakı neft sənayesinə yatırılan ümumi investisiyanın 56%-i xarici kapitalın payına düşürdü [50, 81].

D.Deterdinqin başçılıq etdiyi ingilis-holland şirkəti "Şell"in fəaliyyəti ilə əlaqədar olaraq 1910-1914-cü illərdə ingilis kapitalı xüsusi fəallıq göstərmişdir.

Bu illərdə ingilis kapitalının neft işində fəallığının yüksəlməsi neftin daxili yanma mühərriklərində yanacaq kimi istifadə olunmasının yeni mərhələyə qədəm qoyması ilə də birbaşa bağlı idi. 1911-ci ildə Böyük Britaniyada qəbul edilmiş xüsusi qanuna görə ingilis donanmasının gəmiləri də neft yanacağına keçirilmişdi. Beləliklə də, neft təchizatı sürətlə yaxınlaşan dünya müharibəsinə hazırlıq işində əsas məsələlərdən birinə çevrilirdi. 1912-ci ildə "Şell" Rotşilddən "Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti" nin səhmlərinin əvvəlcə 80%-ini, sonra isə əlavə olaraq 10%-ni aldı. 1915-ci ildə Bakıda neft çıxarılmasının artıq 15%-i Deterdinqə məxsus idi [55, 41].

I Dünya müharibəsinin başlanması ilə beynəlxalq neft rəqabəti sanki qəfildən "donduruldu". Hərbi əməliyyatlar dinc dövrlərdəki ticarət əlaqələrini kəskin şəkildə pozdu. Hərbi-dəniz donanması və yerüstü nəqliyyat vasitələri üçün neftin yanacaq kimi strateji əhəmiyyətinin son dərəcə artması nəticəsində müharibə edən dövlətlər, o cümlədən də Rusiya, neft resurslarını ilk növbədə hərbi məqsədlərinə yönəltdilər. Lakin bu, yeni neft yataqlarının və bazarların axtarışına, təbii ki, mane olmadı və ola da bilməzdi.

1914-cü il sentyabrın 22-də Rusiya ilə müharibə vəziyyətində olan dövlətlərin təbəələrinin tərpənməz əmlaka sahib olma, həmçinin onun istifadə və idarə edilməsi hüquqlarının müvəqqəti məhdudlaşdırılması qaydalarının tətbiq olunması haqqında çar

fərman imzalanmışdı [240, №2421]. Bu fərman imperiyanın iqtisadi, siyasi və hərbi maraqlarının müdafiəsinə xidmət etməli idi.

1916-cı ilin yazında imperiya Ticarət və Sənaye Nazirliyinin nəzdində ticarət-sənaye müəssisələri üzərində dövlət nəzarətini həyata keçirən xüsusi "Dəftərxana-Kargüzarlıq" yaradıldı [172, 8-17; 241, 338]. O hələ 1914-cü ilin noyabrında elə bu nazirliyin tərkibində yaradılmış Rusiya ilə müharibə edən dövlətlərin buradakı müəssisələrinin fəaliyyətlərini tədqiq edən "İdarələrarası Müşavirə"nin səlahiyyətlərini icra etməli və bu baxımdan dövlət mənafelərinin qorunmasını reallaşdırmalı idi.

Xüsusi Dəftərxana-Kargüzarlığın tapşırıqlarından biri Rusiya ilə müharibə edən dövlətlərin təbəələrinin kapitallarının rəsmən rus şirkətlərində təmsil olunması, həmçinin bu təbəələrin müəssisələrə rəhbərlikdə iştirakı faktlarını aydınlaşdırmaq idi. Rusiya imperiyasının Maliyyə Nazirliyi Sənaye və Ticarət Nazirliyinin razılığı ilə aşağıdakı məsələləri araşdırmaq məqsədi ilə hökumət müfəttişləri təyin etmək hüquqları almışdı:

- Rusiya qanunlarına əsasən yaradılmış pay səhmdar cəmiyyətləri və şirkətlərinin payçı səhmdarların sırasında və ya bu şirkətlərin idarəçiləri tərkibində Rusiya dövləti ilə müharibə edənlərin təbəələri olduqda (yaxud payların
- N.K.) rus təbəələrinə və ya dost və ya neytral dövlətlərin təbəələrinə keçməsinin həqiqiliyinə şübhə yarandıqda fəaliyyətinə nəzarət etmək;
- müharibənin əvvəlində tərkibinə arzuolunmayan təbəələrin daxil olduğu bütün şirkətlərin işinin yoxlanılması və nəzarət altında saxlanılması;
- birmənalı şəkildə Rusiyada yaşayan arzuolunmaz təbəələrə məxsus ticarət-sənaye müəssisələrinin işini nəzarət altında saxlamaq üçün.

Xüsusi Dəftərxana-Kargüzarlıq müəssisələrdən sərəncamla tələb etdiyi rəsmi məlumatlara əsasən öz üzərinə qoyulan tap-

şırıqları yerinə yetirməyə çalışırdı. Təbii ki, belə formal iş üsulu və qaydaları, belə sistem şirkətlərə yalançı şəxslərdən, uydurma adlardan istifadə edərək əcnəbilərin müəssisələrin kapitallarında və idarəçilikdə iştiraklarını gizlətməyə imkan verirdi. Ticarət və sənaye müəssisələri barədə belə ilk analoji rəsmi məlumat Ticarət və Sənaye Nazirliyinin "Ticarət şöbəsi" tərəfindən 1914-cü ilin dekabrında buraxılmışdır [111, 490].

Ticarət və Sənaye Nazirliyinin ticarət-sənaye müəssisələrinə hökumət nəzarəti "Xüsusi Kargüzarlığı"nın "A.İ.Mantaşev və K^{o}" cəmiyyətinin idarə olunmasına dair 1916-cı il 15 noyabr tarixli təqdimatı xüsusi maraq doğurur. Burada deyilirdi ki, cəmiyyət səhmdarların siyahısını vermək imkanından məhrum edilib, buna görə də səhmlər təqdim edəndən alınaraq azad tədavülə buraxıla və əldən-ələ keçə bilər. Başqa sözlə, güman etmək olar ki, "Xüsusi Kargüzarlığ"a öz funksiyalarını yerinə yetirmək çox çətin idi, yumşaq desək mümkün deyildi. Çünki, şirkətlərin ixtiyarında belə nəzarətdən yayınmağın kifayət qədər çox rəngarəng üsulları var idi.

Beləliklə, çarizmin neft sənayesində xarici kapitalın iştirakına münasibətdə yürütdüyü siyasət qeyri ardıcıllığı və ziddiyyətli olması ilə fərqlənirdi, bunun səbəbləri isə hökumət aparatının korrupsiyaya qurşanması, qanunvericilik sisteminin təkmil olmaması, lap yuxarı hakim dairələrdə xarici kapitalla sıx iqtisadi maraq və iş birliyinə malik olan qüvvələrin mövcudluğu ilə bağlı idi.

3.2. Çar hökumətinin neft inhisarları və onların təşkilatlarına münasibəti.

XIX əsrin 70-80-ci illərindən etibarən Bakı neft sənayesinin coşqun inkişafı, istehsalın mərkəzləşməsi, təmərküzləşməsi və kapital axınının güclənməsi prosesində iri təsərrüfat-iqtisadi birlikləri-inhisarlar meydana gəldi. Trest və konsern tipli inhisar

birliklərinin meydana gəlməsi bu prosesin çox mühüm lakin, yeganə nəticəsi deyildi. İnhisarçı burjuaziyanın iqtisadi birlikləri özündə müəssisə-inhisarların bütöv kompleksini-nüfuzlu təşkilatları, sahibkar ittifaqlarını birləşdirirdi [98, 6-7]. Bu baxımdan dövlət aparatına geniş təsir imkanları olan nüfuzlu təşkilatları xüsusi qeyd etmək lazımdır. Onlar dövlət aparatı ilə qurumların inhisarçı kapitalının çox mühüm hissəsini təşkil edir, bölgənin, diyarın, bütövlükdə imperiyanın sosial-iqtisadi həyatında ciddi rol oynayırdılar.

Maraqlı faktdır ki, hələ 1845-ci ildə rus məhkəmə qanunvericiliyində inhisarçı xarakterə malik hər cür müqavilə və birliklərə qarşı pul cərimməsindən tutmuş 4 aydan 2 ilə qədər müddətə həbs cəzası nəzərdə tutulurdu [236, 1180]. Lakin, sahibkarlar bu qanundan yayınmağa asanlıqla imkan tapırdılar və çox keçmədi ki, bu qanun köhnəlmiş bir şey hesab olundu.

Rusiya imperiyası üzrə kapital yığımının dərəcəsi və kapitalistcəsinə inhisarlaşmanın inkişaf səviyyəsinə görə neft sənayesi digər aparıcı sənaye sahələri içərisində ilk yerlərdən birini tutdu. Əyanilik üçün aşağıdakı faktlara nəzər yetirək: 1906-cı ildə Bakı neft rayonunun 154 neft şirkətindən cəmisi 10-u neft quyularının 50%-ni öz əlində cəmləşdirmişdi. 1909-cu ildə bütün Bakı üzrə ağ neft istehsalının 20%-i, ağ neft satışının 50%-i, mazut satışının 35%-i təkcə Nobel qardaşları şirkətinə məxsus idi [99, 358]. Kapitalın təmərküzləşməsi neft hasilatı ilə yanaşı həm də neft emalı sənayesində də baş verirdi. 1906-1910-cu illər ərzində Bakıdakı neft emalı zavodlarının sayı iki dəfə azalmışdı. Kiçik müəssisələr iri inhisarlarla rəqabətə tab gətirməyərək ya iflasa uğrayır, ya da iri şirkətlər tərəfindən «udulurdular». 1910-cu ildə yalnız 5 zavod neft məhsullarının 56%-ni istehsal edirdi [155, 360]. Ən yaxşı neftli torpaqları əllərində cəmləşdirən iri neft inhisarları öz emalatxanalarını yaradır, nəqliyyat, yük daşımaları və s. xidmətləri həyata keçirirdilər. İnhisarların ağalığı heç bir rəqabətə əsaslanmırdı. Əksinə, inhisarçı kapital üçün da-

ha çox ölkə daxilində və xarici bazarlarda ayrı-ayrı istehsal sahələrinə nəzarət uğrunda amansız mübarizə xarakterik idi.

Güclü feodal qalıqlarının mövcud olduğu mütləqiyyət Rusiyasında çar hökuməti burjua dairələrinin sıx birləşməsinə ehtiyatla yanaşırdı. Belə ilk sahə sahibkarlığı təşkilatlarından biri Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı idi. Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı neft sənayeçilərinin neft mədənləri təsərrüfatının ehtiyacları və digər məsələlərin müzakirəsi məqsədi ilə təsis olunmuş bu təşkilatın yaranması imperiyanın dövlət əmlak naziri M.N.Ostrovski tərəfindən də müdafiə olunmuş və Nazirlər Komitəsi tərəfindən 1884-cü ilin yanvarında bu qurumun fəaliyyətinə icazə verilmişdi [209, 243-246; 189, 1-4]. İlk əvvəllər neft sənayeçilərinin geniş dairələrinin maraqlarını əks etdirən qurultay "Nobel qardaşarı" şirkətinin inhisarçı iddialarının əleyhinə çıxış edirdi. Lakin, Qurultayda və onun orqanlarında hakim mövqelər çox tezliklə ondan özlərinin orta və xırda müəssisələr üzərində təsirlərinin təsis edilməsi üçün istifadə edən neft sənaye şirkətlərinin əlinə keçdi. Qurultay iri kapitalın əsas təşkilatı olmaqla onun inhisarlaşmasına xidmət edən əsas vasitə idi. Qurultay mütəmadi olaraq ildə bir dəfədən az olmayaraq keçirilirdi. Təşkilatın daimi idarə orqanı 1890-cı ildən P.O. və A.O.Lukşov qardaşlarının rəhbərlik etdiyi Şura idi. Qurultay Şurasının nümayəndələri müxtəlif idarələrarası iclaslarda, komissiyalarda iştirak edir, hökumət qarşısında Bakının iri neft şirkətlərinin maraqlarını müdafiə edirdilər. 1890-cı ildən etibarən isə Qurultay Şurasının «Neftyanoe delo» adlı mətbu orqanı nəşr olunmağa başladı [187, 35]. Çar hökuməti ciddi cəhdlə Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayının fəaliyyətini nəzarətdə saxlamağa çalışırdı. Hökumət Qurultayda iri kapitalın üstünlüyünə imkan verməməyə çalışırdı. Belə ki, 1887-ci ildə dövlət əmlak naziri Ostrovski tərəfindən təsdiq olunmuş xüsusi əsasnaməyə görə seçkilərdə və məsələlərin həllində xırda sənaye müəssisələrinin iri sənayeçilər üzərində üstünlüyü təmin olunmuşdur. Qurultaylar haqqında əsasnamənin

32-ci bəndinə görə, o zamankı ən iri mədən şirkəti olan, 1891-ci ildə 36 milyon pud neft hasil etmiş, «Nobel qardaşları» bu təşkilatdakı 161 ümumi səsdən ancaq 7-nə sahib idi. 1891-ci ildə 172 mln. pud və ya həmin ildə hasil olunan neftin 2/3-ni hasil edən 10 ən iri neft şirkətinin payına həmin 161 ümumi səsdən cəmi 53-ü düşürdü [188, 13-14]. Belə vəziyyət iri neft şirkətlərinin maraqlarına uyğun gəlmədiyi üçün, onlar dəfələrlə müxtəlif hökumət dairələrinə bu əsasnamənin dəyişdirilməsi üçün müraciətlər etmişdilər. Qurultay Şurası tərəfindən təklif olunan və 1892-ci ilin oktyabrında Bakı Neft Sənayeçilərinin VIII Qurultayında təsdiq olunan senzlər haqqında əsasnamənin dəyişdirilməsini xarakterizə edərkən Qafqaz Dağ-mədən İdarəsinin rəhbəri Devi Qurultayın işi haqqında dövlət əmlakı nazirinin adına ünvanladığı raportunda xüsusi olaraq qeyd edirdi ki, Qurultay tərəfindən qəbul edilmiş səslərin hesablanması üsulu ancaq iri şirkətlərin səslərinin artmasına gətirəcək, qalan xırda və orta şirkətlər isə demək olar ki, əvvəllər sahib olduqları səslərlə kifayətlənməli olacaqlar [188, 67]. Məsələn, «Nobel qardaşları» şirkəti köhnə senzlə 20 səsə malik olduğu halda, yeni senzlə onun səslərinin sayı 117-yə qədər, Qurultayda nümayəndəlik payı isə 5%-dən 16%-ə qədər artdı. Dörd iri şirkət-«Nobel qardaşları», «Kaspi», "Mantaşev və K°" şirkətləri və «Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti» yeni senzlə 258 səsə və ya bütün səslərin 35%-inə sahib olurdu [188, 72]. Hökumətin özü də hadisələrin təxminən belə inkişafına nail olmağa çalışırdı. Dövlət Əmlak Nazirliyinin xüsusi komissiyası Bakı Neft Sənayeçilərinin VIII Qurultayının vəsatətinə baxaraq iri neft şirkətlərinin bu qurumda nümayəndəlik sayının artırılması haqqındakı istəklərini qismən təmin etmişdi. 1893-cü ilin əvvəllərində qəbul edilmiş Qurultay senzləri haqqında əsasnamənin yeni redaktə olunmuş versiyası ilə səslərin 50%-i hasilatı və emalı ümumi istehsalın ⅔-nə bərabər olan iri şirkətlərə verilir, səslərin qalan hissəsi isə bir qədər aşağı senzlə digər sənayeçilər arasında paylaşdırılırdı [188, 72]. Lakin, hökumət iri inhisar bir-

ləşmələrinin təsir gücünün artması prosesini saxlamağa müvəffəq olmadı. Neft hasilatı və emalının intensiv təmərküzləşməsi prosesi bir neçə iri şirkətin Qurultayda üstünlüyünü təmin etdi. Qafqaz Dağ-Mədən İdarəsinin rəisi M.A.Şostakın verdiyi məlumatlara görə, 1900-cü ildə Bakı Neft Sənayeçilərinin XIII Qurultayının iştirakçısı olan 104 şəxs və şirkətin ümumi sayı 1086-ya çatan səsinin yarısı 8-9 şirkətə məxsus idi [102, 69-70]. 1906-cı ildə Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı Peterburq Sənaye və Ticarət Nümayəndələrinin Qurultay Şurasının başçılığı altında yeni təşkil olunmuş Ümumrusiya Qurultaylar Təşkilatına daxil oldu. Həmin ildə senzlər haqqında əsasnamə ticarət və sənaye naziri D.A.Filosofovun qərarı ilə yenidən dəyişdirildi. Yeni əsasnamə xırda və orta şirkətlərin qurultaylardakı nümayəndəliyini bir qədər genişləndirirdi. Lakin, səslərin hesablanmasının yeni qaydalarında da inhisarçı mövqe tutan iri neft şirkətlərinin mütləqiyyətə və ondan asılı olan kiçik və orta firmaların dəstəyinə arxalanaraq öz üstün mövqelərini saxlamamışdılar [15, 19-21].

1900-1903-cü illər ümumdünya iqtisadi böhranı istehsalın və kapitalın təmərküzləşməsi prosesini gücləndirməklə yanaşı, həm də, neft sənayeçilərinin inhisarçı ittifaqlarda birləşməsi və sazişlər bağlanmasını da sürətləndirdi. Belə ki, 1901-ci ildə daxili bazara ağ neftin çıxarılması barədə neft sənaye şirkətləri- «Nobel qardaşları» şirkəti, «Xəzər-Qara dəniz», «Qafqaz» cəmiyyətləri və digərləri arasında kartel sazişi bağlanmışdı [13, 29-30; 110, 244-245]. 1902-ci ildə isə «Nobel qardaşları», «Kaspi» və «Mantaşev və K°» şirkətləri koalisiya haqqında saziş imzalamışdılar[14, 35-38; 110, 255]. Bu dövrdə belə sazişlərin bağlanılmasına az rast gəlinmirdi [110, 106-107, 116-117]. Artıq XX əsrin əvvəllərində Avropa bazarlarında “Bakı Ağ Neft İxracı Ticarəti”nin maraqları «Standart Oyl» ilə toqquşurdu. Amerika «Standartı»nın daha güclü təşkilatlanması nəzərə alınaraq Bakı Neft Sənayeçilərinin Qurultayında xüsusi ixrac birliyinin yaradılması haqqında məsələyə baxıldı. Müzakirələrdə qeyd

olunurdu ki, bütün ağ neft istehsalçılarının ixrac məqsədli birləşməsi ancaq hökumətin yarıdımı ilə baş tuta bilər. Bundan başqa ağ neft istehsalçılarının üzv olacaqları səhmdar cəmiyyət şəklində müstəqil ixrac vahidi yaratmaq təklif edilirdi. Lakin, 1902-ci ildə ağ neft sənayeçilərinin Maliyyə Nazirliyi qarşısında məsələ qaldıraraq ağ neftin ixracı üçün təşkil olunması nəzərdə tutulan "Ağ Neft Sənayeçiləri İttifaqı"nın hökumət tərəfindən hamiliyə götürülməsi haqqındakı vəsatəti müvəffəqiyyət qazanmadı. Nazir hətta neft sənayeçilərinin xahiş etdiyi sazişin bağlanması üçün Peterburqda ağ neft sənayeçilərinin müvəkkil-nümayəndələrinin toplaşması üçün sərəncam verməyi belə lazım bilmədi [109, 261-262]. Hökumətin bu ciddi məsələyə belə münasibəti çox təbiidir. Bu, onun iri inhisarların birləşməsindən və təşkilatlanmasından ehtiyatlanmasını bir daha nümayiş etdirirdi. Belə ki, bu birləşmələr dövlətin içərisində mütləqiyyətə qarşı müxalif olan güclü siyasi qüvvəyə də çevrilə bilərdi.

İxrac səhmdar cəmiyyətinin təşkil olunması cəhdləri ona görə heç bir müsbət nəticəyə gətirib çıxartmadı ki, ixrac ticarəti aparan iri şirkətlərin çoxunun maraqlarının üst-üstə düşməsi ancaq qarşılıqlı güzəştlər əsasında ola bilərdi ki, buna da nail olunmadı [228, 329].

XX əsrin əvvəllərində Xəzər dənizi ilə daxili bazara neft məhsullarının daşınmasında inhisarçı mövqelər «Nobel qardaşları» şirkəti və «Mazut» cəmiyyətinin əlində idi [137, 238]. İlk dəfə olaraq onlar arasında saziş 1903-cü ildə bağlanmışdı və sonralar sazişin müddəti bir neçə dəfə uzadılaraq 1914-cü ilə qədər davam etmişdir [137, 238]. «Nobmazut» adı ilə tanınan bu saziş kartel xarakterli olaraq Rusiyada neft məhsullarının satışının tam inhisarlaşması və yüksək inhisarçı gəlir əldə etmək məqsədilə daxili bazarda fəal ticarət siyasətinin aparılmasını nəzərdə tuturdu [57,82- 94].

Birinci dünya müharibəsi ərəfəsində sənaye və bank kapitalının fəal surətdə birləşməsi prosesi intensiv şəkildə davam et-

məkdə idi. Bu prosesin nəticələrindən biri 1912-ci ildə «Russkaya Qeneralnaya Neftyanaya Korporatsiya» və ya qısaca olaraq «Oyl» adlı neft trestinin yaradılması oldu. Trestin təşkilatçıları rolunda Rusiya, ilk növbədə də Peterburq beynəlxalq bankları, həmçinin, neft sənayeçilərinin bir qrupu çıxış etmişdir. Trestin əsas məqsədi neft sənayesi müəssisələri üzərində maliyyə nəzarətinin bərqərar olunması, onların faktiki birləşməsi və bir neçə iri şirkət tərəfindən bəzi orta və kiçik müəssisələrin öz tərkibinə qatılması, bu əsasda bütün neft sənayesini özünə tabe etməyi məqsəd qoyan nəhəng inhisarçı birləşmənin yaradılması üçün genişmiqyaslı əməliyyatların həyata keçirilməsi idi [113, 54]. Trest Londonda 1912-ci il iyul ayının 28-də holdinq kompaniyası şəklində təşkil olunmuşdur. Peterburq bankları holdinq kompaniyasının təşkilindən müharibədən əvvəlki illərdə istifadə edirdilər ki, Rusiya qanunvericiliyinin məhdudiyyət qoyan maddəsini aşsınlar [260, 57].

Birinci dünya müharibəsinin başlanması ərəfəsində «Nobel qardaşları», «Şell» və «Oyl» şirkətlərinin əlində ölkə neft sənayesindəki bütün səhmdar kapitalın 86%-i və neft hasilatının 60%-i cəmləşmişdi. Buraya 15 ən iri neft kəmərindən 12-nin, zavodlara və sahil körpülərinə neft çıxışının 90%-ə qədərini öz nəzarəti altında saxlayan, yuxarıda adları qeyd edilən 3 qruplaşmanın əlində cəmləşdiyini də əlavə etsək, onda yaranmış mənzərənin daha qabarıq olduğunu görərik [110, 567]. Belə vəziyyətin yaranmasının başlıca səbəblərindən biri çarizmin mükəmməl olmayan qanunvericiliyi idi. 1913-cü ildə müşavir Dobrovolski Nazirlər Şurasının sədri Kokovtsivə etdiyi məruzəsində son iki ildə Rusiyada səhmdar şirkətlərə fövqəladə geniş imkanların verilməsini qeyd edirdi. Məsələ onda idi ki, 1911-ci ildən başlayaraq hökumətin razılığı ilə səhmdar müəssisələrin nizamnamələrinə payçı müəssisələrin digər eynicinsli müəssisələrdə səhmlərin və istiqrazların alınması yolu ilə iştirakına icazə verən xüsusi maddə salınmışdır [110, 568]. Dobrovolskinin sözlərinə görə,

belə vəziyyətdə bir neçə şəxs tədricən ölkədəki bütün iri şirkətlərin başında dura bilər ki, hökumət də bununla mübarizə aparmaq iqtidarında olmayacaqdı. Bu məmur neft sənayesinin inhisarlaşmasına qarşı yönələn aşağıdakı bir sıra tədbirlər təklif etmişdir:

1. Nazirlər Şurasında müxtəlif cəmiyyətlərin əsas kapitalının artırılmasına gətirib çıxara bilən işlərə baxılmasının təcili olaraq dayandırılması;
2. Ticarət-sənaye cəmiyyətlərinə eynicinsli şirkətlərə məxsus səhmləri əldə etmək hüququ verən məsələlərə baxılması üçün "Xüsusi Müşavirə"nin təşkil edilməsi;
3. Artıq bu hüquqlardan faydalanmış şirkətlər üçün həmin hüquqlardan istifadə qaydalarını işlənilib hazırlanılması;
4. Eynicinsli cəmiyyətlərdə müdirlərin bir neçə vəzifəni eyni vaxtda icra etməsinin mümkünlüyü məsələlərinin müzakirə edilməsi;
5. Eynicinsli səhmlərin alınmasının yalnız birja dəllalları vasitəsilə icra olunmasını, alınmış səhmlərin dövlət bankında saxlanmasını, bu səhmlərin satışının isə yalnız ümumi yığıncaqların qərarı əsasında icra olunmasını təmin etməyi bir vəzifə olaraq cəmiyyətlərin idarə heyətlərinin öhdəsinə qoyulması;
6. Neftin qiymətlərinin süni şəkildə artırılmasına və ya aşağı salınmasına qarşı cinayət işi qaldırılması [110, 569-570].

Bu məmur və başqaları tərəfindən irəli sürülən müxtəlif belə təkliflərin bir çox mühüm nazirliklər qarşısında qaldırılmasına və razılıqla qarşılanmasına baxmayaraq bu tədbirlərdən heç biri praktiki olaraq yerinə yetirilmədi. Aparıcı səhmdar-ticarət banklarının iştirakı ilə iri neft firmalarının neft səhmlərinin yeni buraxılışı hökumət tərəfindən heç bir maneəyə rast gəlmədən davam edirdi. Çar hökumətinin etinasızlığı şəraitində ölkədə iri in-

hisarların ağalığı davam edirdi. Lakin, 1914-cü ilin yayında «İ.Y.Pıtoyev və K°» cəmiyyətinin ərizəsinə baxılarkən Qafqaz canişini neft sənayesi şirkətlərinin digər eynicinsli müəssisələrdə iştirak hüququna qarşı çıxdı. O, öz mövqeyini belə əsaslandırırdı: «Nizamnamədə bu kimi düzəlişlər neft sənayesi şirkətlərinin birləşməsini asanlaşdıra və neft sənayesi və bazarları üçün mənfi nəticələr doğura bilər». Canişin həmçinin diqqəti buna yönəldirdi ki, digər müəssisələrdə iştirak hüququnun alınması faktiki olaraq Qafqazda dağ-mədən sənayesi işlərinin aparılmasının məhdudlaşdırılmasını nəzərdə tutan bir sıra qanunların öz əhəmiyyətini itirməsinə gətirib çıxaracaq [169, 29]. Faydalı qazıntıların axtarışı üzrə işlər aparan firmalarla ümumi mənafelər əsasında birləşən istənilən şirkət bu məhdudiyyətlər altına düşdükdə asanlıqla həmin məhdudiyyətlərdən yayınırdı. Müharibə illərində çar hökuməti səhmdar şirkətlərin digər müəssisələrdə iştirak hüququnu ləğv etsə də, bir sıra şirkətlərə belə hüquqları aid etməkdən də çəkinmirdi: Belə ki, «A.İ.Mantaşev və K°» bu hüququ 1916-cı ildə, «S.M.Şibayev və K°» cəmiyyəti isə 1917-ci ilin fevralında almışdı [168, 134-140].

Məlumdur ki, dünya müharibəsinin başlanması ilə ticarət əlaqələri kəskin şəkildə pozuldu. Hərbi-dəniz qüvvələri və yerüstü nəqliyyat üçün yanacaq rolunu oynayan neftin strateji əhəmiyyəti isə xeyli artdı. Müharibə edən dövlətlər, o cümlədən Rusiya özünün bütün neft ehtiyatlarını hərbi məqsədlər üçün səfərbər etməli oldu. Neft maqnatlarının ilk növbədə "Nobel qardaşları"nın beynəlxalq miqyasda iqtisadi fəallığı güclü şəkildə sarsıldı. Burjuaziya, o cümlədən neft sənayesində fəaliyyət göstərən burjua nümayəndələri dövlətin tənzimedici tədbirləri vasitəsi ilə artmaqda olan iqtisadi böhranın qarşısının alınmasına ümid edirdilər.

Müharibə illərində Bakı burjuaziyasının ilk sahə təşkilatlarından olan Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı öz fəaliyyətini davam etdirdi. O, neft inhisarlarının əlində alət kimi qalırdı.

1914-cü il mayın 28-də Petroqradda 9 iri şirkətinin idarə heyəti xüsusi təşkilat-"Bakı Neft Sənayesi Şirkətləri Nümayəndələrinin Müşavirəsi"ni təsis etdilər. Bu Müşavirə «Nobel qardaşları» şirkəti idarə heyətinin binasında iştirakçıların daimi tərkibi ilə mütəmadi olaraq (adətən həftədə bir dəfə) toplaşırdı.

"Müşavirə"yə «Nobel qardaşları» şirkəti, «Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti», «Petro-Bakı cəmiyyəti», «Molot», «Neft», «T.M.Lianozov», «İ.Y.Pitoyev və K°» şirkətləri, «Bakı neft cəmiyyəti» daxil idi [17, 117].

Müşavirənin çoxistiqamətli funksiyaları arasında hökumət siyasətinə münasibətdə inhisarların taktikasını müəyyənləşdirmək də var idi. Belə ki, "Müşavirə" neft qiymətlərinin nizama salınması, neftli torpaqların satışa çıxarılması ilə bağlı dövlət siyasətinə münasibətdə iştirakçıların mövqeyini müəyyən etdi. Fəhlələrin səfərbərliyi haqqında çar fərmanlarının fəaliyyətinin neytrallaşdırılmasına istiqamətlənmiş qabaqlayıcı təşəbbüslər meydana çıxmağa başladı.

Fəaliyyətinə dövlət tərəfindən icazə verilmiş Neft Sənayeçiləri Qurultayından fərqli olaraq «Bakı Neft Sənayesi Şirkətləri Nümayəndələrinin Müşavirəsi» geniş miqyaslı fəaliyyətinə baxmayaraq özünü tam leqallaşdırmağa nail ola bilmədi.

Buna baxmayaraq 1915-ci ilin yayında bu «Müşavirə» müharibə dövrünün iqtisadi həyatında ciddi rol oynayan bir sıra mühüm müəssisə və təşkilatlarda neft inhisarı nümayəndəliklərinin yaradılması istiqamətində öz çoxsaylı fəaliyyətini genişləndirirdi.

1915-ci ilin avqustunda dövlət idarələri və ictimai müəssisələri, eləcə də hərbi məqsədlər üçün işləyən təşkilatları, həmçinin xüsusi əhəmiyyətli müəssisələrə məxsus yolların yanacaqla təchizi problemlərinin müzakirəsi və bu istiqamətdə görülən tədbirlərin uzlaşdırılması məqsədi ilə Sənaye və Ticarət Nazirliyinin rəhbərliyi altında «Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirə» (YXM) yaradıldı [241, 1760]. Bu qanunla Nazirlər Şurasının əvvəlki bir

sıra qanunları, həmçinin çarın 1915-ci il 4 mart tarixli «Ordu, donanma, yollar və idarələrin, həmçinin dövlətin müdafiəsi üçün işləyən şəxsi təsisatların yanacaqla təchizat tədbirlərinin Yollar Nazirliyinin sərəncamında birləşdirilməsi haqqında» fərmanı ləğv olunurdu [241, 634]. Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirə tərkibində imperiyanın Dövlət Şurası və Rusiya Dövlət Dumasının nümayəndələri ilə yanaşı, ictimai və sahibkar təşkilatlarının da bir sıra nümayəndələrini də birləşdirməsinə baxmayaraq son dərəcə bürokratik bir idarə idi. Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin elə ilk iclasında onun xüsusi "Neft bölməsi" yaradıldı. Dövlət Şurasının üzvü A.A.Makarov "Neft bölməsi"nin rəhbəri təyin olundu [111, 55].

A.A.Makarovun təklifi ilə "Neft bölməsi"nin 10 sentyabr 1915-ci il tarixli iclasında bölmənin işlərində fəal iştirak etmək istəyən digər bilikli və təcrübəli şəxslərin də bölmə iclaslarına cəlb olunması haqqında qərar qəbul edildi [111, 56].

Maraqlı faktdır ki, bir qədər əvvəl-1915-ci ilin yazında Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayının bilavasitə iştirakı və köməkliyi ilə Bakı sərmayədarları tərəfindən təşkil olunmuş Bakı Hərbi Sənaye Komitəsinin də nəzdində "Neft bölməsi" yaradılmışdı və bu təşkilat da neft sənayesinin işinin müharibə tələbatına uyğun qurmaq məqsədlərinə xidmət etməli idi.

Bakı Hərbi Sənaye Komitəsinin nəzdindəki "Neft bölməsi" neft məhsulları ilə təminat və onun yerinə çatdırılması məsələləri ilə məşğul olur, eləcə də onların üzərində qəti qiymətin müəyyən olunmasında iştirak edirdi. Onun tərkibinə əsasən iri Bakı sənayeçiləri daxil idi [132]. Bu qurum həmçinin, "Bakı Neft Sənayesi Şirkətləri Nümayəndələrinin Müşavirəsi"nin qərarlarına ciddi nəzarət edirdi. O, Dağ-mədən Departamentinin direktoru V.N.Arandarenko vasitəsi ilə bu yeni dövlət orqanının funksiyalarını aydınlaşdırırdı. Müşavirəyə Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin tərkibində Bakı Hərbi Sənaye Komitəsinin nəzdində olduğu kimi "Neft bölməsi"nin yaradılması və gələcək struk-

turu barədə məlumat təqdim olunmuşdur. Müşavirə öz sədri Nobeldən neft sənayeçilərinin Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin "Neft bölməsi"nin işinə hansı formada «yardım göstərə biləcəyini» müəyyən etmək məqsədilə Ticarət və Sənaye Nazirliyinin dəftərxana rəisi V.V.Prilejayev ilə görüşməyi də xahiş etmişdir [45, 133]. Bu bölmənin tərkibinə Hərbi Sənaye Komitəsinin nümayəndəsi qismində P.Qukasov, Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayının nümayəndəsi qismində isə E.Nobel daxil edilmişdilər [45, 133]. İri inhisarların iki təşkilatı-Neft Sənayeçiləri Qurultayı və Bakı Neft Sənayesi Şirkətləri Nümayəndələrinin Müşavirəsinin mövcudluğu tezliklə onların arasında bir sıra ziddiyyətlərin yaranmasına gətirib çıxardı. Lakin, "Müşavirə"nin bir növ «qeyri-leqal» mövcudluğu Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayına müəyyən üstünlük verirdi. Bu təşkilatın nüfuzu çox böyük idi. Məsələn, məlumdur ki, çarizmin Volqaboyu tatarları istisna olmaqla qeyri-müsəlman fəhlələrin səfərbərliyi barədə qanunu məhz bu qurumun təzyiqi ilə Bakı neft sənayesi fəhlələrinə şamil olunmamışdı. 1916-cı il üçün sayı 11200 nəfərə çatan Cənubi Azərbaycandan gələnlər isə Rusiya təbəələri olmadıqları üçün onlar ümumiyyətlə səfərbərliyə alınmırdılar. 1916-cı il 25 iyun fərmanı ilə fəaliyyətdə olan ordu bölgəsində müdafiə istehkamları və yolların çəkilməsi işlərinin görülməsi üçün Bakı rayonun 19-43 yaşlı əhalisi bütün müharibə dövrü üçün orduya çağırılmışdı [241, 1526]. Neft sənayesi bir neçə min fəhləni itirmək kimi real təhlükə ilə üzləşmişdi. Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı 11 iyulda ordudan möhlət hüququ üzrə ümumi qaydaların neft sənayesində çalışan müsəlmanlara tətbiqi barəsində hərbi hakimiyyət orqanları qarşısında vəsatət qaldırdı. 1916-cı il 25 iyun tarixli fərmanın Bakıya tətbiq olunacağı təqdirdə, yəni müsəlmanların orduya çağırışı ilə neft sənayesi yeniləri ilə əvəz olunması mümkünsüz olan 4 000 ixtisaslı fəhlədən məhrum olurdu. Bu vəziyyətin necə ağır nəticələrə gətirib çıxara biləcəyini vaxtında başa düşən Hərbi İdarənin vəsatəti təmin etməsi ilə təhlükə

aradan qalxdı [198, 58].

1916-cı ildə Rusiya imperiyasının Maliyyə Nazirliyində vergi sisteminin islahatının müzakirəsi məqsədi ilə keçirilən müşavirədə müvəkkillər orqanının leqallaşdırılması məsələsi yenidən "Bakı Neft Sənayesi Şirkətləri Nümayəndələrinin Müşavirəsi"nin gündəliyinə salındı. Bakı, Qroznı və Maykop Qurultay Şuralarına məktubla müraciət edən "Müşavirə" qeyd edirdi ki, "Bakı Neft Sənayeçiləri Qurultayı və eləcə də, Rusiyanın digər rayonlarının neft sənayeçilərinin qurultayları ilə birbaşa əlaqəli olmadan dövlət hakimiyyət orqanları qarşısında xüsusi nüfuza malik olmaq mümkün deyil" [4, 40-41]. "Müşavirə" bu sahədə ümumimperiya nümayəndəli orqanının yaradılması barəsində məsələ qaldırırdı. Yuxarıda haqqında danışdığımız həmin məktubda həm də, deyilirdi ki, fövqəladə vəzifələrin həyata keçirilməsi üçün səfərbər olunmuş, lakin, dövlət həyatına kifayət qədər nüfuz edə bilməyən Rusiyanın ticarət-sənaye dairələri bir çox hallarda həm bütövlükdə ticarət-sənaye sinfinin, həm də onun ayrı-ayrı sahələrinin maraqlarını təmsil etmək məcburiyyətində qalırdı. Bunun üçün isə sənayeçilərin bir-biri ilə əlaqədə olan yaxşı təşkilatları olmalı idi [173, 40-41].

Bununla da inhisarçılar əslində dövlətin iqtisadi siyasəti üzərində rəhbərliyə iddia edir və buna özlərinin sahə və bölgə qruplarının yaradılması yolu ilə nail olmaq məsələsini irəli sürürdülər. Artıq gördüyümüz kimi, belə təşkilatlar dövlət aparatı ilə birləşirdi ki, bu da adətən dövlətdən çox inhisarçıların xeyrinə olan iqtisadiyyatın dövlət-inhisarçı təmərküzləşməsinə gətirib çıxarırdı.

Müşavirə 1916-cı ilin oktyabrında "Neft Sənayeçiləri Şirkətlərinin Nümayəndəli Müşavirəsi"nin mövcudluğunun hökumət tərəfindən sanksiyalaşdırılmasına nail olmağı qərara aldı. Sanksiyalaşdırılmış təşkilat Qurultay Şurasının nəzdindəki "Neft Bölməsi" olmalı idi [19, 43]. Həmin ilin noyabrın 4-də imperiyanın paytaxtı Petroqradda Neft Sənayeçiləri Qurultayları Şura-

sının nəzdindəki "Neft Bölməsi"nin təsis yığıncağı keçirildi. Bölməyə dair qaydalar Ticarət və Sənaye Nazirliyi tərəfindən təsdiq olundu [135].

"Müşavirə"nin "Neft Bölməsi"nə çevrilməsi ilə faktiki olaraq bu neft inhisarının nümayəndəliyi xeyli gücləndi. Bu qurum öz üzərinə ümumrusiya nümayəndəli təşkilatı rolunu götürməklə yalnız və ilk növbədə iri inhisarların maraqlarını təmsil edirdi.

Neft inhisarları öz maraqlarını qəti şəkildə müdafiə etmək və hökumətin iqtisadi siyasətinə kəsərli təsir göstərmək üçün dövlət aparatı ilə asan və tez əlaqəyə girmək üçün geniş imkanlar əldə etdi. Belə ki, onlar 3 aydan da qısa müddətdə xam neftin qiymətinin hər puda görə 45 qəpikdən 60 qəpiyə qaldırılmasına nail oldular.

1916-cı ilin sonlarında Neft Bürosu dəmir yolları üçün 6 mln. pud neftin müsadirəsi üçün göstəriş vermiş, Bakıda yanacağın bölüşdürülməsi üzrə baş müvəkkilin hərəkətləri barədə məsələ qaldırmışdı. Büro səlahiyyətlərini aşmış baş müvəkkilin ünvanına sərt ittihamlarla Rusiya imperiyasının ticarət və sənaye nazirinə müraciət edərək müharibə getdiyi bir şəraitdə belə bir mühüm sahədə ciddi qayda-qanun yaradılmasını tələb etmişdir.

İnhisarçıların nümayəndəli təşkilatının həddən artıq fəallığı Ticarət və Sənaye Nazirliyinin mənfi reaksiyasına səbəb oldu. İmperiyanın baş ticarət-sənaye idarəsi bu inhisarçıların dövlət işlərinə müdaxiləsini məhdudlaşdırmaq haqqında düşünürdü. Yəqin ki, məhz bu məqsədlə 1916-cı ildə mühəndis İ.A.Sokolovskinin imperiyanın neftverən torpaqlarda «Dövlət Neft Təsərrüfatı»nın yaradılması barədə layihə məruzəsinə baxılması üçün Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin "Neft Şöbəsi"nin məxsusi yığıncağı keçirildi. Lakin, Qurultay Şurasının "Neft Bürosu" dövlət neft inhisarının təhdidlərindən qorxmayaraq Ticarət və Sənaye Nazirliyinə qarşı növbəti təhdidlərlə çıxış etdi. Bildirilirdi ki, Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirə hərbi idarəçilik dövrünün təşki-

latı olmaqla utopik layihələr hazırlamaq üçün deyil, bu sahədə meydana çıxaraq toplanıb qalan külli miqdarda problemlərin həlli məqsədi ilə yaradılmışdır. Bununla bərabər onlar Moskva və Petroqradın yanacaq çatışmazlığından əziyyət çəkdiyini qabardır və qeyd edirdilər ki, belə bir şəraitdə neft sənayeçiləri sözügedən sənaye sahəsində işlərin təşkilinə dair hazırladıqları qaydalarla naziri tanış etmək üçün ay yarımdır ki, ticarət və sənaye nazirinin qəbuluna düşə bilmirlər. Qurultay Şurasının Neft Bürosunun nümayəndələri Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirənin işində iştirak etdiklərindən faktiki olaraq hökumətin neft sənayesi və ölkənin yanacaqla təchizatı sahəsindəki heç bir tədbiri onların nəzərindən qaçmırdı [19, 67-69; 45, 157].

Yuxarıda göstərilən faktlardan da göründüyü kimi, inhisarçıların nümayəndəli təşkilatlarının, bütövlükdə götürüldükdə isə əslində Bakı Neft sənayeçiləri Qurultay Şurasının "Neft Şöbəsi"nin fəaliyyətində onların dövlət təşkilatlarından üstünlüyü hiss olunurdu.

Müxtəlif mütəxəssislər tərəfindən mötəbər qaynaqlar əsasında aparılan araşdırmalardan da göründüyü kimi, biz də hesab edirik ki, inhisarların siyasəti dövlət siyasətindən daha səmərəli və təsirli idi. Qaynaqlardan görünür ki, əgər dövlətlə inhisarların maraqları toqquşardısa, bir qayda olaraq, bu cür ziddiyyətlər inhisarların xeyrinə həll olunurdu. Onlar yüksək inhisarçı qiymətləri müəyyənləşdirmək üçün neftin çıxarılmasını və emalını ciddi şəkildə azaldırdılar. Nəticədə Rusiya neft sahəsində inhisarların üstünlük təşkil etdiyi ölkə oldu. İnhisarların nümayəndəli təşkilatlarının təşkilinə icazə verməklə çar hökuməti əslində bununla «cini şüşədən buraxmış», sonra isə bu «cinlə» bacara bilməmişdi. Bu da çar mütləqiyyətinin mürtəce-ləng xarakterindən yüksək gəlirlər götürmək istəyi ilə bu gəliri götürməyi mümkün edən vasitələrdən xəbərsiz olmağın arasındakı qeyri-mütənasibliyin qanuni nəticəsi idi.

NƏTİCƏ

Çoxsaylı qaynaqların və tarixşünaslıqda indiyədək məlum olan məlumatların əsasında aparılmış tədqiqatlar bir daha inandırıcı şəkildə göstərdi ki, çar hökumətinin neft siyasəti mahiyyətcə müstəmləkəçilərin ucqarlara və onun təbii zənginliklərinə münasibətdə yeritdikləri talançı siyasətdən ibarət idi.

Öz dövrü üçün ən güclü və mütəşəkkil olan neft kapitalı ilə feodalizmin ən qaba qalıqları-Rusiya mütləqiyyəti və mülkədar torpaq sahibliyinə əsaslanan quruluş arasındakı ziddiyyətlər çarizmin neft siyasətində öz qabarıq əksini tapmış və təzahür etmişdir.

Lakin Bakı neft sənayesi inkişaf etdikcə, bu yanacaq sənaye kompleksi dünya əhəmiyyəti qazandıqca Rusiya mütləqiyyəti burada da kapitalizmin inkişafı labüdlüyü ilə barışmaq zorunda qalırdı. Bununla yanaşı, mərkəzi Rusiyanın özündə getdikcə daha çox neft yanacağı tələb edən xəzinə dəmir yollarının çəkilməsi və iri kapitalist sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq mütləqiyyətin özü də neft istehsalatının inkişafında xeyli maraqlı idi.

Neftin hasili və satışı ilə bağlı məsələlərin tədricən yerli təsisatlardan mərkəzi və ali idarələrin ixtiyarına keçməsi də çar hökuməti üçün bu yanacaq növünün əhəmiyyətinin nə dərəcədə artmasına dəlalət edirdi. Bütün bunlar da həmin siyasətin təşəkkülü və tətbiqinə təsir etməyə bilməzdi.

Bakı xanlığının Rusiya imperiyası tərəfindən işğalından dərhal sonra onun neft sərvətlərinin qarət edilməsinin ən əsas alətlərindən biri çarizmin torpaq siyasəti olmuşdur. Çarizmin

torpaq strategiyasının feodal-mülkədar xarakteri ilə neftverən torpaqların istismarının kapitalist üsulu arasındakı ziddiyyətlər məhz bu sahədə özünü daha parlaq və bariz şəkildə göstərirdi. Bunun nəticəsində çarizmin torpaq siyasəti bir tərəfdən neftverən torpaqların müsadirəsi yolu ilə kəndlilərin soyulmasına, onların həyat üçün az yararlı olan yerlərə köçürülməsinə, digər tərəfdən isə neftverən torpaqların xeyli hissəsinin rus aristokratiyasının nümayəndələrinin, yerli və Peterburq məmurlarının, bir ovuc iri inhisarçıların əlində cəmləşməsinə gətirib çıxarmışdı. Korrupsiya içərisində itib batmış ali çar bürokratiyası, Rusiyanın Qafqazdakı hökumət idarələri neftverən torpaqların vəhşicəsinə istismarını sanksiyalaşdırır, bu da öz növbəsində həm neft sənayesinə, həm də nəticə etibarı ilə xəzinənin özünün maraqlarına güclü ziyan vururdu.

Çarizmin neft siyasətində maliyyə qaynaqları və xəzinə gəlirləri ilə bağlı məsələlər də mühüm rol oynayırdı. Tədqiqatlardan da göründüyü kimi, artıq XX əsrin əvvəllərində təsərrüfatın neft sahəsi hər il xəzinəyə 100 milyon rubladək gəlir verirdi; bundan 30 milyon rublu aksiz, 10 milyon rublu icarə gəlirləri, 60 milyon rublu isə nəqliyyat gəlirlərinin payına düşürdü. Nəzərdən keçirilən tarixi dövrdə Rusiyanın imperiyaçı dövləti Şimali Azərbaycanın neft sərvətlərinin istismarının bilavasitə iştirakçısı idi, neft fövqəlgəlirlərində onun öz xüsusi payı var idi. Bütün bunların isə Rusiya imperiyasının, habelə bir sıra ali bürokratiya və aristokratiya nümayəndələrinin iqtisadi (həm də qeyri-iqtisadi) mənafe və maraqlarında böyük rolu danılmaz idi.

Çar hökuməti neft gəlirlərində iştirak etmək üçün aksiz sistemini genişləndirmək və dərinləşdirmək siyasəti yürüdürdü. Hamıya məlumdur ki, yığılan aksiz vergilərinin bütün ağırlığı istehsalçıların yox, bilavasitə istehlakçıların çiyinlərinə düşürdü. Çarizmin bu siyasətinin absurdluğu onda idi ki, neft məhsullarının ən iri istehlakçıları elə dövlət idarələrinin özləri idi. Beləliklə, çarizmin aksiz siyasəti nə qədər "sərtləşirdisə" bu siyasət xə-

zinənin özünün maraqlarına bir o qədər də ağrır zərbələr endirirdi.

Çarizmin neft və neft məhsullarının nəqli məsələlərində yürüdülən siyasəti də yararsız idi. Bakı neft rayonu ilə daxili Rusiya və Qərbi Avropa bazarlarını çox uzun məsafələr ayırırdı. Belə vəziyyət bütün nəqliyyat növlərinin-dəniz, dəmir yolu və boru-kəmər nəqliyyatının inkişafını tələb edirdi. Dəmir yolu nəqliyyatı büsbütün xəzinənin əlində idi. Çar hökuməti dəmir yolları sahəsində öz təsirini, o cümlədən Cənubi Qafqazdakı iqtisadi nüfuzunu artırmaq, Cənubi Qafqaz vasitəsi ilə buradan və bu diyarın bilavasitə yaxınlığından keçən beynəlxalq ticarət yollarını öz nəzarəti altına götürmək üçün istifadə edirdi. Artıq qeyd edildiyi kimi imperiya xəzinəsi neft və neft məhsullarının nəqlindən böyük gəlirlər əldə edirdi.

Lakin tədqiqatların göstərdiyi kimi, dəmir yolu nəqliyyatının hərəkət "heyəti", ilk növbədə də vaqon-sisternlər, doldurub-boşaltma əməliyyatları və işlərin təşkili qaydaları sürətlə inkişaf edən neft sənayesinin tələbatını ödəmirdi. Dəmir yolunun inkişafı neft daşımalarının artımından ciddi şəkildə geri qalırdı. Vaqon-sisternlərin bölgüsündə çoxlu neqativ hallar mövcud idi. Belə ki, vaqonların çatışmazlığı daim və kəskin şəkildə hiss olunurdu. Vaqon-sisternlərin bölüşdürülməsi qaydaları, bir qayda olaraq daha iri firmaların bu baxımdan daha yaxşı təchiz edilməsi istiqamətində "təkamül" edirdi. Dəmir yolu daşımalarındakı tariflər məsələsində isə çar hökuməti proteksionist-himayəçi xarakter daşıyan çevik siyasət yürüdürdü. Dəmir yolu nəqliyyatından fərqli olaraq neft və neft məhsullarının dəniz vasitəsilə daşımalarını demək olar ki, bütünlüklə böyük neft inhisarları öz əllərinə keçirmişdi. Dəniz və çay daşımalarının fraxt qiymətləri qiymətəmələgəlmə prosesinə güclü təsir göstərirdi. Çar hökuməti neft yanacağının əsas istehlakçısı olaraq dəfələrlə qiymətformalaşdırma proseslərinə müdaxilələr etməyə və neftin üzərinə möhkəm (sabit) qiymətlər qoymağa cəhd göstərmişdir. Lakin

Bakı neft sənayesində inhisarlaşmanın çox yüksək səviyyəsi çar hökumətinə bu məsələni özünün bildiyi kimi nizamlamaq şansı qoymurdu.

Xəzər-Qara dəniz neft kəmərinin çəkilməsi neftin nəqlinin inkişafında əlamətdar bir hadisə oldu. Xəzinə bu ağ neft kəmərinin çəkilməsini öz əlinə almağa can atan xüsusi sahibkarların çoxsaylı cəhdlərini dəf edərək bu işi büsbütün öz sərəncamına götürdü. Lakin çar hökuməti bu işdə də ən iri sahibkarlara bəzi güzəştlər etmək zorunda qaldı. Xəzər-Qara dəniz (Bakı-Batum) ağ neft kəmərinin çəkilişi Qara dəniz sahillərində yeni neftayırma mərkəzinin yaranmasına gətirib çıxara bilərdi ki, bu da öz növbəsində Bakı neft mərkəzinin rəqibinə çevrilərdi, bu rayonun iqtisadi maraqlarına müəyyən zərbələr vura bilərdi. Lakin neft kəmərlərinin çəkilməsinə baxmayaraq Bakı neft sənayesi tədqiq edilən dövrün sonlarından nəqliyyat vasitələrinin get-gedə güclənən çatışmazlığını hiss edirdi.

XIX əsrin sonu-XX əsrin əvvəllərində Bakı neft sənayesi hökumətdən konsessiyalar almağa can atan çoxsaylı xarici kompaniyaların təzyiqlərinə məruz qalmışdı. Həmin təzyiqlər neft təsərrüfatının inkişafına heç də müsbət təsir göstərmirdi.

Çarizmin xarici kapitala münasibətdə yürütdüyü siyasət dəyişkən idi. Artıq XIX əsrin sonunda etiraf olunurdu ki, neft istehsalının normal inkişafı üçün vətən kapitalı kifayət deyildir və çarizm neft sənayesini icarə imtiyazları və soyğunçu istiqrazlar yolu ilə qoyulan xarici kapitalın üzünə çox geniş şəkildə açırdı. Xarici kapitalistlər çar hökumətinin "hifzedici" və "həvəsləndirici" tədbirlərindən geniş şəkildə bəhrələnir, bu sahədən çox böyük töhfələr götürürdülər.

Doğrudur, xaricilərin neft sənayesinə buraxılıb-buraxılmaması məsələsində hökumət siyasəti dəfələrlə hakim dairələrdə qızğın mübahisələrə səbəb olmuşdur. Xarici kapital axınına qarşı hamıdan çox Qafqaz administrasiyası və ayrı-ayrı nazirlər çıxış edirdilər. Onlar xarici sahibkarların sələmçi metodlar və

qanunlardan yayınmaqla əldə etdikləri gəlirlərini açıqdan-açığa ifşa edir və neftverən torpaqların xaricilərin əllərinə keçməsini qanunvericilik yolu ilə qadağan olunmasına, və ya belə keçidin maksimum məhdudlaşdırılmasına can atırdılar. Əslində feodal-mülkədar dairələr və iri yerli burjuaziya neft yataqlarını xarici kapitalistlərə vermək istəmir, onları öz mülkiyyətlərinə çevirməyə can atırdılar.

Lakin fransız və ingilis konsessiyaçılarının arxasında çar hökumətinə borclar verən (çar hökuməti artıq bu borclarsız keçinə bilmirdi) Qərb ölkələrinin ən iri kreditor bankları dururdu. Görünür ki, hətta məhdudlaşdırıcı qanunların özlərində belə bu qanunlardan yan keçmək imkanlarının (araçı-vasitəçilərdən istifadə, "rus nizamnaməli" müəssisələrin yaradılması və s.) qoyulması halı da elə bununla izah olunur.

Sözsüz ki, çarizmin neft siyasətinin ən ağır nəticəsi iri neft inhisarlarının meydana çıxması oldu. İstənilən dövlət özünü inhisarların hökmranlığından qorumağa can atır. Çar qanunvericiliyində də zaman-zaman inhisarlaşma proseslərinin qarşısını almağa yönəlmiş zəif cəhdlər hiss olunurdu. Lakin nəticə etibarı ilə inhisarçılar hökumətin hətta antiinhisarçı addımlarından xırda və orta sahibkarlara qarşı mübarizədə öz mənafelərinə müvafiq şəkildə yararlana bilirdilər. Ola bilsin ki, çar qanunvericiliyindəki bu boşluqlar onunla bağlı idi ki, inhisarların yaradılmasında saray əyanları və ali bürokratiyanın özü çox fəal şəkildə iştirak edirdi. Axı çar hökumətinin öhdəsindən gələ bilmədiyi bu iri inhisarlar elə müvafiq dövlət orqanlarının icazəsi, sanksiyası ilə yaradılırdı.

Çarizmin kamillikdən kifayət qədər uzaq olan neft siyasəti ona gətirib çıxardı ki, möhtəşəm neft ehtiyatlarının mövcud olduğu bir şəraitdə ölkə inhisarların hegemonluğundan irəli gələn xroniki yanacaq qıtlığını hiss edirdi. İri neft inhisarları dövlət aparatı ilə çoxşaxəli əlaqələr şəbəkəsinə malik idi. Qeyd etmək kifayətdir ki, tədqiqatdan da göründüyü kimi dağ-mədən idarələ-

rinin həm yerli, həm də Peterburqdakı məmurları neft "krallarının" iştirakı ilə vəzifəyə təyin olunurdular. Qafqaz canişini Vorontsov-Daşkovun özü isə xüsusi mədənin sahibi və Bakı Neft Sənayeçilər İttifaqının üzvü idi.

İnhisarların hansı gücə malik olduqlarını yaxşı təsəvvür etmək üçün elə təkcə "Nobel qardaşları" şirkətinin fəaliyyətini yüngülcə izləmək kifayətdir. Bu şirkət öz inhisarının qurulması yoluna çıxan, buna əngəl törədən hər bir maneəni sözün əsl mənasında süpürüb kənara atırdı. Xəzər-Volqa su yolundan yerli neft-ticarət və neft-nəqliyyat müəssisələrini sıxışdırıb çıxarmaq məqsədi ilə Nobellərin taxta barjlardan neft daşımalarında istifadə edilməsinə qarşı yönəldilmiş "yürüş" kampaniyasında da, digər şirkətlərin cənubi Rusiya və xarici bazarlara rahat çıxmasına imkan verməmək üçün Bakıdan Qara dəniz sahillərinə neft kəmərlərinin çəkilməsinə qarşı qaldırılmış hay-küylü qara-qışqırıqda da məqsəd eyni olmuşdu.

İnhisarçı birliklərin meydana gəlməsi ilə xəzinənin neft gəlirlərindən payı günbəgün azalırdı. Bunun nəticəsi olaraq hökumətin siyasəti bir qədər dəyişdirildi. Hökumət neft sənayesinin dövlət tərəfindən nizamlanması xəttini seçdi. Lakin bu cəhdlər birləşən, həmrəyləşən və təmərküzləşən inhisarçıların güclü müqavimətinə rast gələrək, bir qayda olaraq, uğursuzluğa məruz qalırdı.

Birinci Dünya müharibəsi illərində neft sənayesində inhisarlaşmanın sürətlə artması müşahidə olunurdu. Müharibə dövrü siyasi şəraitinin spesifikası, sərt və mərkəzləşdirilmiş rejim kiçik sahibkarlar üçün dözülməz idi. Ordu və donanmanı yanacaq və partlayıcı maddələrlə təmin edilməsi məqsədi ilə neft məhsullarına kəskin tələbat meydana çıxmışdı. Müharibə Rusiyadan neft məhsullarının ixracını demək olar ki, tam kəsilməsinə səbəb oldu. Bu hal və habelə neftin mühüm bir hissəsinin hərbi istehsalın ehtiyaclarına yönəldilməsi neft istehsalatı strukturunun və satış coğrafiyasının kəskin şəkildə və yenidən qurulmasını tələb edir-

di ki, buna da ancaq iri şirkətlər qadir idilər, bu ancaq onlar üçün sərfəli idi.

Müharibə dövründə inhisarçıların nümayəndəli təşkilatları dövlət aparatına soxulur və istehsalatın birgə nizamlanması adı altında dövlət təşkilatlarını öz nəzarətləri altına götürürdülər. Hökumətin neft sənayesi işinin nizamlanmasına yönəldilmiş və inhisarçıların mənafelərinə tərs mütənasib olan tədbirlərin həyata keçirilə bilməməsi nəhəng inhisarların möhtəşəm gücə malik olmalarının və onların artan nüfuzunun bariz təzahürü idi. Məsələn, xəzinə neft hasilatının təşkili, neft satışı üzərinə dövlət inhisarının qoyulması, sənayenin məcburi şəkildə sindikatlaşdırılması və s. bu kimi layihələr reallaşdırılmamış qaldı.

Obyektivlik və ədalət naminə qeyd etmək lazımdır ki, elə çar hökumətinin özü də bütün neft sənayesi üzərində ciddi dövlət nəzarəti qoymaq istiqamətində mühüm addımlar atmayaraq ancaq “islahat oyunu” oynayırdı.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ MƏNBƏLƏR VƏ ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivi (ARDTA), f. 24, siy. 1, iş 390
2. ARDTA, f. 24, siy. 24, iş 62
3. ARDTA, f. 24, siy. 24, iş 68
4. ARDTA,: f. 32, siy. 2, iş 11
5. ARDTA, f. 37, siy. 66, iş 1918
6. ARDTA, f. 39, siy. 1, iş 60
7. ARDTA, f. 39, siy. 1, iş 303
8. ARDTA, f. 43, siy. 7, iş 11981
9. ARDTA, f. 46, siy. 5, iş 498
10. ARDTA, f. 92, siy. 1, iş 1117
11. ARDTA, f. 92, siy. 4, iş 17
12. ARDTA, f. 95, siy. 9, iş 422
13. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 95
14. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 158
15. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 747
16. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 1470
17. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 1475
18. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 1782
19. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 1933
20. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 1955
21. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 2009
22. ARDTA, f. 798, siy. 1, iş 2032
23. ARDTA, f. 798, siy. 2, iş 266

24. ARDTA, f. 798, siy. 2, iş 2800
25. ARDTA, f. 1758, siy. 1, iş 121
26. Bəhramov C.Ə. Azərbaycan nefti. İstanbul: 2010, 352 s.
27. Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir: X kitab. Bakı: Azərnəşr, 2002, 472 s.
28. Əliyev İ.H. Azərbaycan nefti dünya siyasətində. Bakı: Azərbaycan, 1997, 262 s.
29. Əliyev Q.Ə. XIX-XX əsrin əvvəllərində Şimali Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafı. Bakı: Elm. 2003, 317 s.
30. Əliyev Q.M. Azərbaycan nefti dünya siyasətində. Tarix elmləri namizədi alimlik dərəcəsi adını almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiyasının avtoreferatı. Bakı: Dövlət İdarəçilik Akademiyası, 2003, 26 s.
31. İsmayılov M.Ə., İbrahimov M.C. Azərbaycan neft sənayesinin inqilaba qədərki tarixi. Bakı: Elm, 1991, 284 s.
32. Mehdiyev Ə. Azərbaycan neft sənayesi XIX yüzilliyin son rübündə. Bakı: Altay, 2000. 127 s.
33. Mehdiyev Ə. Azərbaycan neft sənayesində xarici kapital: tarixi təcrübə və retrospektivlər // Bakı Universitetinin xəbərləri, 2003, №1, s. 101-105.
34. Musayev M. XIX əsrdə Bakı şəhərinin ticarəti (1800-1883). Bakı: Az SSR EA, 1966, 146 s.
35. Musayev M. XIX əsrin sonlarında Bakı şəhərinin ticarəti (1883-1900). Bakı: Elm, 1972, 94 s.
36. Nuriyeva Z. Bakı neftçıxarma sənayesi və milli kapital – AMEA-nın xəbərləri, 1998, №1, s. 89-96
37. Osmanov M. XIX əsrin sonu– XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan ticarəti. Tarix elm. nam. alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya. Bakı, 1996, 156 s
38. Vəliyev T.T. Azərbaycanın sənayesi və proletariatı imperializm dövründə. Bakı: Elm, 1987, 251 s.
39. Səlimov Ş.D. Azərbaycan neft sənayesində torpaq məsələsi. Tarix elm. nam. alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş

dissertasiya. Bakı: 1998, 130 s.
40. Şahmuradov A.Ş. XIX əsrin II yarısı– XX əsrin əvvəllərində rusların Azərbaycanda sahibkarlıq fəaliyyəti. Tarix elm. nam. alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya. Bakı: 2000, 191 s.

Rus dilində

41. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. В 12-и томах. Под ред. А.Берже, т. VI, ч. I, Тифлис: Типография Главного Управления Наместника Кавказа, 1866, 816 с.
42. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. В 12-и томах. Под ред. А.Берже, т. IX, ч. I, Тифлис: Типография Главного Управления Наместника Кавказа, 1884, 972 с.
43. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. В 12-и томах. Под ред. А.Берже, т. X, Тифлис: Типография Главного Управления Наместника Кавказа. 1885, 938 с.
44. Ализаде А.М. К вопросу транспортирования нефти в дореволюционный период. // Летопись науки в Азербайджане (техника), ч. II, Баку: Элм, 1961, с. 142- 151
45. Алияров С.С. Нефтяные монополии в Азербайджане в период первой мировой войны. Баку: Изд. АГУ, 1974, 232 с.
46. Ананьич Б.В. Русское самодержавие и внешние займы // Из истории империализма России. Москва-Ленинград: 1959, с. 183-219.
47. Апресов. С.М. Из прошлого Бакинской нефтяной промышленности. Баку: Азернешр, 1969, 71 с.
48. Артемьев П.И. Нефтепровод – это бедствие // Русское

судоходство, №47-69. 1888, с. 4-12.

49. Ахундов Б.Ю. К вопросу об иностранном капитале в дореволюционной Бакинской нефтяной промышленности. // Известия АН Азерб. 1953, №4, с. 77-99.
50. Ахундов Б.Ю. Монополистический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности. Москва: Соцекиздат, 1959 г, 294 с.
51. Ахундов Б.Ю. Развитие бакинской нефтяной промышленности после отмены откупной системы // Известия АН Азербайджанской ССР, 1949, №10, с. 70-78.
52. Бакинские известия, 1884, №34.
53. Балаев С.Г. Нефть страны вечного огня. Краткий очерк из истории нефтедобывающей, нефтеперерабатывающей промышленности Азербайджана. Баку: Азернешр, 1969, 158 с.
54. Бовыкин. В.И. Зарождение финансового капитала в России Москва: Изд. МГУ, 1967, 294 с.
55. Бовыкин. В.И. Российская нефть и Ротшильды // Вопросы истории, 1978, №4; с. 27-41.
56. Владыкин М.В. Путеводитель и собеседник в путешествии по Кавказу. Москва: 1885, 662 с.
57. Волобуев П.В. Из истории монополизации нефтяной промышленности дореволюционной России (1903-1904 гг.) // Исторические записки Института Истории АН СССР. Москва: Наука, 1955, №52, с. 80-111.
58. Всеподданнейший доклад министра государственных имуществ по поездке на Кавказ в 1883. Санкт-Петербург: 1884, 101 с.
59. Вышетравский С.А. Нефтяное хозяйство России за последнее десятилетие. Москва: 1921, 165 с.
60. Вышетравский С.А. О нефтяном хозяйстве в России: в связи с будущностью Апшеронского полуострова. Баку: Труд, 1915, 180 с.

61. Выписка из отчета о ревизии А.М.Кузминским г. Баку и Бакинской губернии в 1905 г. Тифлис: 1905, 61 с.
62. Гефтер М.Я., Соловьева А.М., Шепелев Л.Е. О проникновении английского капитала в нефтяную промышленность России (1896-1902 гг) // Исторический архив, 1960, №6, с. 76-104.
63. Гефтер М.Я. Земельная политика царизма в Азербайджане и захват крупным капиталом нефтяных месторождений (кон. XIX– нач. XX вв.) // Вопросы истории сельского хозяйства, крестьянства и революционного движения в России (Сб. статьей к 75-летию акад. И.М.Дружинина), Москва: 1968, сс. 380-396.
64. Гефтер М.Я. Топливно-нефтяной голод в России – Экономическая политика Романовской Монархии // Исторические записки, 1969, т. 83, сс. 76-122.
65. ГИАГР, ф. 39, оп. 1, д. 303.
66. ГИАГР, ф. 370, оп. 1, д. 857.
67. Глушков И.Н. Земельный вопрос на Апшеронском полуострове. Санкт-Петербург: 1912, 98 с.
68. Гулишамбаров С. Обзор фабрик и заводов Бакинской губернии. Тифлис: Типография Канцелярии Главноначальствующаго гражданскою частью на Кавказе, 1890, 278 с.
69. Гусейнова Д.С. Из истории морского транспорт на Каспии в 1907-1911 гг. // Социально-экономические и политические предпосылки революция в Азербайджане. Баку: Элм, 1983, сс. 120-137.
70. Гусейнова Д.С. Рабочие-моряки Каспия (90-я годы XIX в. – 1907 г.). Баку: Элм, 1981, 184 с.
71. Двадцать лет деятельности нефтяной производство Барона Нобеля. Санкт-Петербург: 1904, 304 с.
72. Ерусалимский А.С. Внешняя политика и дипломатия Германского империализма в конце XIX в. Москва: Изд-в Акад. Наук СССР, 1948, 768 с.

73. Железнодорожное Дело. Издание VIII Отдела Императорского Русского Технического Общества, 1883, №28. 230 с.
74. Записки Кавказского отдела Императорского Русского Географического Общества, кн. VI. Тифлис: Типография главного управления наместника Кавказского и военно-походного главного штаба Кавказской армии. 1861, 476 с.
75. Записки Российского Технического Общества, Т. 1. Санкт-Петербург: 1876, 312 с.
76. Зивь В.С. Иностранные капиталы в русской нефтяной промышленности. Петроград; Тип. ред. период. изд. М-во финансов, 1915, 72 с.
77. Ибрагимов М.Дж. Земельный аспект во взаимосвязях царизма с нефтяными монополиями Азербайджана в период империализма // Известия АН АзССР. Серия истории, философии и права. 1980, №2, сс. 41-51.
78. Ибрагимов М.Дж. Нефтяная промышленность Азербайджана в период империализма. Баку: Элм 1984, 240 с.
79. Известия Особого Совещания по топливу. Управление делами Особого Совещания по топливу. Петроград: 1916, №1, сс. 49-52.
80. Исмаилов. М.А. К вопросу о ликвидации откупной системы в Азербайджанской нефтяной промышленности // Труды Института истории и философии АН Азербайджанской ССР, Т.2. Баку: издательство АН Аз.ССР, 1952, сс. 100-104.
81. Исмаилов. М.А. Социально-экономическая структура Азербайджана в эпоху империализма. Баку: Изд-во Элм, 1982, 163 с.
82. Исторический архив, 1951, Т. VI. Институт истории АН СССР, Москва: сс. 71-78.
83. Исторический архив, 1959, №3 Институт истории АН

СССР. Москва: сс. 100-118.
84. Исторический архив, 1960, №6, Институт истории АН СССР. Москва: сс. 100-112.
85. Исторический очерк развития горного дела на Кавказе (1801-1901 гг.), под ред. М.А.Шостака, Тифлис: Типография Штаба Кавказского Военного Округа, 1901, 146 с
86. Исторические обозрение 50-летней деятельности Министерства государственных имуществ 1837-1887 гг., ч. V // Горное дело, Санкт-Петербург: 1888, сс. 287-290.
87. Кавказ, 1850, №36.
88. Каспий, 2 апреля, 1885 г.
89. Каспий, 29 апреля,1890 г.
90. Каспий, 25 ноября, 1892 г.
91. Каспий, 19 февраля, 1894,№40.
92. Каспий, 1897, 19 февраль, №40.
93. Каспий, 1917, №11.
94. Кеннен А.П. О необходимости коренной реформы законодательства о правах на недра земли. Санкт-Петербург: 1894, 30 с.
95. Краткий очерк состояние нефтяной промышленности в 1914. Статистическое бюро Совета Съезда нефтепромышленников Тип. Труд, 1914, 558 с.
96. Лаверычев В.Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействие капиталистических монополий на государственный аппарат. Москва: Мысль, 1982, 200 с.
97. Лерх И. Путешествия 1733-1736 гг. из Москвы в Астрахань по странам, лежащим по западному берегу Каспийского моря // Новые ежемесячные сочинения. Санкт-Петербург: Изд-во Имп. АН, 1790, 99 с.
98. Лившин Я.И. Монополии в экономике России. (Экономические организации и политика монополистического

капитала). Москва: Соцэкгиз, 1961, 448 с.
99. Лисичкин С.М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности (дореволюционной период). Москва-Ленинград: Гостоптехиздат, 1954, 404 с.
100. Львов В.Н. В нефтяном царстве. Очерки Бакинских нефтяных промыслов. Берлин: 1922, 60 с.
101. Мамедов А. Азербайджанское нефтяное хозяйство до отмены откупной системы (1800-1872) // Историк-марксист, кн. 4, 1936, Изд-во «Правда»; сс. 98-112.
102. Материалы по истории СССР, т.VI. Москва: 1959. Изд-во Акад. наук. СССР, 800 с.
103. Материалы по изучению экономического быта государственных крестьян Закавказского края, т. II. Тифлис: 1884 г, 564 с.
104. Менделеев Д.И. Нефтяная промышленность в Североамериканском штате Пенсильвания и на Кавказе. Санкт-Петербург: Тип. Тов-ва «Обществ польза», 1877, 304 с.
105. Менделеев Д.И. Где строить нефтяные заводы. \\ Соч., т. X. Москва-Ленинград: Изд-во АН СССР, 1949, сс. 249- 339.
106. Менделеев Д.И. Нефть. Сочинения, т. X. Изд-во АН СССР, 1949, сс. 804-865.
107. Менделеев Д.И. Проблемы экономического развития России. Москва: Соцэкгиз, 1960, 615 с.
108. Мехтиев А.Б. Отечественный капитал в нефтяной промышленности Бакинского района в 70– нач. 80-х годов XIX в. // Вестник Московского Университета, сер. истории, 1990, №6, сс. 121-123.
109. Мир-Бабаев М.Ф., Фукс И.Г. Братья Нобели и Азербайджанская нефть (к 120-летию основания фирмы) // Химия и технология топлив и масел, 1999, №4, с. 51-58.
110. Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1883-1914. Документы и материалы. Мо-

сква-Ленинград: Наука, 1973, 552 с.
111. Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1914-1917, Документы и материалы. Ленинград: Изд-во Наука, 1973, 551 с.
112. Монополии и иностранный капитал в России. Ленинград: Изд-во АН СССР, 1962, 432 с.
113. Мотылев В.Е. Финансовый капитал и его организационные формы. Москва: Государственное социально-экономическое издательство, 1959, 452 с.
114. Мурадалиева Э.Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX в. Баку: БГУ, 1991, 172 с.
115. Мурадалиева Э.Б. Монополистический капитал в Северном Азербайджане (Сб. документов). Баку: Изд. АГУ, 1989, 80 с.
116. Мурадалиева Э.Б. «Обзор бакинской нефтяной промышленности» как массовый источник о монополизации // Azərbaycan arxivi. Bakı: 1980, №1, s. 141-149.
117. Мурадалиева Э.Б. Кровь земная – нефть Азербайджана и история. Баку: Мутарджим, 2005, 253 с.
118. Нардова В.А. Монополистические тенденции в нефтяной промышленности в 80-х гг. XIX в. и проблема транспортировки нефтяных грузов // Монополии и иностранный капиталь в России. Москва-Ленинград: АН СССР, 1962, сс. 59-93.
119. Нардова В.А. Начало монополизации Бакинской нефтяной промышленности. Очерки по истории экономики и классовых отношений в России кон. XIX– нач. XX вв. Москва-Ленинград: Наука, 1964, 272 с.
120. Нардова В.А. Начала монополизации нефтяной промышленности России. Ленинград: Наука, 1974, 149 с.
121. Нефтяное дело. 1899, №6, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
122. Нефтяное дело, 1905, №3-4, Орган Совета съезда Ба-

кинских нефтепромышленников. Баку.
123. Нефтяное дело. 1906, №7, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
124. Нефтяное дело. 1906, №10-11, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
125. Нефтяное дело. 1910, №1, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
126. Нефтяное дело. 1910, №3, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
127. Нефтяное дело. 1910, №9, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
128. Нефтяное дело, 1913, №17, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
129. Нефтяное дело, 1914, №2, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
130. Нефтяное дело, 1914, №24, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
131. Нефтяное дело, 1915, №6, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
132. Нефтяное дело, 1915, №12, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
133. Нефтяное дело, 1916, №.13, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
134. Нефтяное дело, 1916, №21, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
135. Нефтяное дело, 1916, №23-24, Орган Совета съезда Бакинских нефтепромышленников. Баку.
136. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1890 г. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: Типография «Арор», 1891, 448 с.
137. Обзор бакинской нефтяной промышленности за 1901 г. Ч. II. Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1902, 242 с.

138. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1903 г. Ч. I, Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1904, 472 с.
139. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1903 г. Ч. III. Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1904, 429 с.
140. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1907 г.т. I. Ч. II. Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1908, 485 с.
141. Обзоры Бакинской нефтяной промышленности за 1914 г. Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1915, 491 с.
142. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1915 г. т. I, Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1916, 472 с
143. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1915 г. т. II. Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку: изд. «Труд», 1916, 493 с
144. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1916, Приложение. Издание Совета съезда нефтепромышленников. Баку, изд. «Труд», 1917, 493 с
145. Обзор Бакинской нефтяной промышленность за два года национализации. 1920-1922. Петроград: Государственный трест «Петропечать», 1926, 280 с
146. Обзор отраслей промышленность в Закавказском крае, служащих источником косвенных налогов и поступление акцизного по краю дохода за 1905 г. Тифлис: изд. Закавказского акцизного управления. 1905, 92 с.
147. Обзор отраслей промышленности в Закавказском крае, служащих источником косвенных налогов и поступлений акцизного по краю дохода за 1907 г. Тифлис: изд. Закавказского акцизного управления, 1908, 98 с.
148. Общий обзор главных отраслей горной и горно-завод-

ской промышленности. Горный Департамент. Категория –Техника. Санкт-Петербург: 1915, 354 с.
149. Олеарий А. Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно. Санкт-Петербург: 1906, 580 с.
150. Оль П.В. Русская нефть и ее государственное значение // Море, 1905, №17, сс. 32- 38.
151. Описание разработки нефтяных месторождений в стране Америке и сравнительные условие добыча нефти на Кавказе. \\ Сост. г. инженер А.Коншин. Тифлис: Издания Кавказского Горного управления, 1898. 252 с.
152. Орлов П.А. Указатель фабрик и заводов окраин России: Царства Польского, Кавказа, Сибири и Среднеазиатских владений. Санкт-Петербург: 1895, 261 с.
153. Очерки по истории экономики и классовых отношений в России конца XIX начала XX в. Ленинград: Наука, 1964, 178 с.
154. Пажитнов К.А. Очерки по истории Бакинской нефтедобывающей промышленности (от конца XVII в до Великой Октябрьской революции). Москва-Ленинград: Государственное научно-техническое издательство нефтяной и горнотопливой литературы.1940, 190 с.
155. Першке Л.Л., Першке С.Л. Русская нефтяная промышленность, ее развитие и современное в статистических данных. Тифлис: 1913. 193 с.
156. Полное Собрание Законов Российской империи – III, т. X. Санкт-Петербург: Типография II од. Собств. Его императорского Величества Канцелярии, 1890, 995 с.
157. Полное Собрание Законов Российской империи – III, т. XII. Санкт-Петербург: Типография II од. Собств. Его императорского Величества Канцелярии, 1892, 1386 с.
158. Полное Собрание Законов Российской империи – III, т. XXXII. Санкт-Петербург: Типография II од. Собств. Его

императорского Величества Канцелярия, 1912, 1005 с.
159. Полное Собрание Законов Российской империи – II, т. XLVII. Санкт-Петербург: Типография II од. Собств. Его императорского Величества Канцелярия, 1872, 1330 с
160. Полное Собрание Законов Российский империи, т. LXII, Санкт-Петербург: Второго отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии, 1879, 823 с.
161. Поплетсева Г.А. Государственная политика регулирования нефтяной промышленности России в последней трети XIX-начале XX вв. Автореф.дис.канд.ист.наук. Москва: 2009, 26 с.
162. Притула В.А. Транспорт нефти и газа. Москва: Гостехиздат, 1948,
163. Просыбин С.А. Торгово-промышленный сборник. Свод действующих в империи узаконений и правил о торговле и промышленности. Санкт-Петербург: 1910, 142 с.
164. Рагозин В. Нефть и нефтяная промышленность. Санкт-Петербург: Типография Товарищества «Общественная Польза». 1884, 585 с
165. РГИА, ф. 20, оп. 5, д. 587.
166. РГИА, ф. 20, оп. 7, д. 179.
167. РГИА, ф. 23, оп. 1, д. 335.
168. РГИА, ф. 23, оп. 14, д. 9.
169. РГИА, ф. 23, оп. 14, д. 682.
170. РГИА, ф. 23, оп. 24, д. 522.
171. РГИА, ф. 23, оп. 27, д. 168.
172. РГИА, ф. 23, оп. 28, д. 1280.
173. РГИА, ф. 32, оп. 2, д. 11.
174. РГИА, ф. 37, оп. 31, д. 350.
175. РГИА, ф. 37, оп. 31, д. 410.
176. РГИА, ф. 37, оп. 33, д. 31.
177. РГИА, ф. 37, оп. 33, д. 42.

178. РГИА, ф. 37, оп. 33, д. 83.
179. РГИА, ф. 37, оп. 33, д. 410.
180. РГИА, ф. 37, оп. 66, д. 361.
181. РГИА, ф. 37, оп. 66, д. 1918.
182. РГИА, ф. 37, оп. 66, д. 2047.
183. РГИА, ф. 37, оп. 66, д. 2515.
184. РГИА, ф. 37, оп. 66, д. 2815.
185. РГИА, ф .37, оп. 70, д. 25.
186. РГИА, ф. 37, оп. 70, д. 793.
187. РГИА, ф. 37, оп. 73, д. 283.
188. РГИА, ф. 37, оп. 73, д. 292.
189. РГИА, ф. 37, оп. 73, д. 333.
190. РГИА, ф. 40, оп. 2, д. 115.
191. РГИА, ф. 92, оп. 1, д. 1117.
192. РГИА, ф. 92, оп. 1, д. 623.
193. РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1108.
194. РГИА, ф. 268, оп. 2, д. 1128.
195. РГИА, ф. 268, оп. 2, д. 1151.
196. РГИА, ф. 268, оп. 3, д. 284.
197. РГИА, ф, 370, оп. 1, д. 857.
198. РГИА, ф, 532, оп. 1, д. 259.
199. РГИА, ф. 539, оп. 5, д. 518.
200. РГИА, ф. 559, оп. 25, д. 168.
201. РГИА, ф. 574, оп. 4, д. 314.
202. РГИА, ф. 574, оп. 4, д. 315.
203. РГИА, ф. 574, оп. 4, д. 361.
204. РГИА, ф. 575, оп. 11, д. 293.
205. РГИА, ф. 587, оп. 33, д. 885.
206. РГИА, ф. 911, оп. 1, д. 118.
207. РГИА, ф. 932, оп. 1, д. 255.
208. РГИА, ф. 1152, оп, 10, д. 440.
209. РГИА, ф. 1263, оп. 1, д. 4376.
210. РГИА, ф. 1263, оп. 1, д. 4776.

211. РГИА, ф. 1263, оп. 2, д. 5193.
212. РГИА, ф. 1263, оп. 2, д. 5560.
213. РГИА, ф. 1263, оп. 2, д. 5567.
214. РГИА, ф. 1268, оп. 25, д. 88.
215. РГИА, ф. 1268, оп. 25, д. 91.
216. РГИА, ф. 1268, оп. 25, д. 135.
217. РГИА, ф. 1268, оп. 25, д. 233.
218. РГИА, ф. 1268, оп. 25, д. 270.
219. РГИА, ф. 1276, оп. 6, д. 203.
220. РГИА, ф. 1276, оп. 9, д. 198.
221. РГИА, ф. 1276, оп. 10, д. 284.
222. РГИА, ф. 1276, оп. 12, д. 351.
223. РГИА, ф. 1276, оп. 12, д. 461.
224. РГИА, ф. 1276, оп. 17, д. 5729.
225. РГИА, ф. 1276, оп. 19, д. 553.
226. РГИА, ф. 1458, оп. 1, д. 965.
227. РГИА, ф. 1458, оп. 1, д. 965.
228. РГИА, ф. 1458, оп. 1, д. 1247.
229. РГИА, ф. 1458, оп. 1, д. 1725.
230. Русские ведомости, 1915, 28 ноября.
231. Русское судоходство. №7-8, (торговое и промыслове на реках, озерах и морях. Санкт-Петербург: Типография, Р.Голики, 1886, 167 с.
232. Савельева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва: Наука, 1975, 315 с.
233. Сагратян А.Т. История железных дорог Закавказья 1856-1921. Ереван: Изд-во, Айастан, 1970, 256 с.
234. Садыкзаде Р.М. Проникновении английского капитала в нефтяную промышленность Азербайджана (1896-1914). Автореф. дис. канд. ист. наук. Академия Наук Азербайджанской ССР, Институт Истории. Баку: 1967, 34 с.
235. Самедов В. Нефть и экономика России 80-90-х гг.

XIX в. Баку: Элм, 1988, 168 с.
236. Свод законов Российский империи, т. XV. Санкт-Петербург: Издательство Тип. Второго Отделения Собственной Е.И.В.Канцелярии 1857, 964 с.
237. Свод законов Российской империи, т. II, ч. II, Санкт-Петербург: Издательство Тип. Второго Отделения Собственной Е.И.В.Канцелярии. 1857, 948 с.
238. Сеидов В.Н. Архивы Бакинских нефтяных фирм (конец XIX–начало XX в.). Москва: Изд-во «Модест Колеров», 2009, 289 с.
239. Симонович В. Нефть и нефтяная промышленность в России. Санкт-Петербург: тип. Ю.Н.Эрлих, 1909, 240 с.
240. Собрание узаконений Российский империи, отд. I, Санкт-Петербург: 1914, 1211 с.
241. Собрание узаконений Российский империи, отд. I, Санкт-Петербург: 1915-1916, 1211 с.
242. Справочная книжка для нефтепромышленников на 1915 г. Баку, 1915, 57 с.
243. Статистический ежегодник на 1914 г. Под общим руководством Центрального Статистического Комитета Н.Н.Белявского. Петроград: Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д., 1914, 729 с.
244. Старцев Г.Е. Бакинская нефтяная промышленность. Историко-статистический очерк. Баку: Арор, 1991, 88 с.
245. Стригунов И.В. Из истории формирования бакинского пролетариата 70-90-е годы XIX в. Изд-во Акад. Наук Аз.ССР, 1960 г., 287 с.
246. Сумбатзаде А.С. Промышленность Азербайджана в XIX в. Баку: Изд-во Акад. Наук Аз. ССР, 1964 г, 501 с.
247. Тагиев Ф.А. О развитии средств связи и транспорта г. Баку в первой половине XIX в. // Известия НАНА, серия: истории, философии и права, 1998, №1, сс. 97-104
248. Тагиев Ф.А. История города в первой половине XIX в.

(1806-1856). Баку: Елм, 1999, 164 с.
249. Тридцать лет деятельности в нефтяном производстве Барона Нобеля 1879-1900. Изд-во «Совета нефтяной промышленности», Санкт-Петербург: 1909 г, 312 с.
250. Труды комиссии при Императорском Русском Техническом обществе по вопросу о нефтепроводе и мерах по развитию нефтяного дела в России. т. 14, Санкт-Петербург: 1885.
251. Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле, т. 16. Издаются. Комитетом обшества с 1872 г., выходят неопределенно частями. Редакторы: К. Скальковский, с 1876 г. А.Шавров, Санкт-Петербург: 1886.
252. Труды Общества дел содействие русской промышленности и торговли, т. 17. Санкт-Петербург: Издаются. Комитетом общества с 1872г выходят неопределенно частями. Редакторы: К.Скальковский, с 1876 г-А.Шавров. 1886.
253. Труды общества для содействия русской промышленности и торговли, т. 18. Санкт-Петербург: Издаются. Комитетом общества с 1872г., выходят неопределенно частями. Редакторы: К. Скальковский, с 1876 г.-А. Шавров. 1886.
254. Фролов. В.И. Экономика нефтяного хозяйства. Москва-Ленинград: изд-во Совета нефтяной промышленности, 1928, 392 с.
255. Фурсенко А.А. Нефтяные тресты и мировая политика 1880-1918 гг. Москва-Ленинград: Наука, 1965, 496 с.
256. Фурсенко А.А. Династия Рокфеллеров. Москва: Наука, 1970, 315 с.
257. Хромов В.А. Экономическое развитие России в XIX-XX веках. Москва: Государственное издательство политической литературы, 1950, 453 с.

258. Чишева М.Ч. Иностранный капитал в нефтяной промышленности Кавказа в конце XIX– начале XX в. Автореф.дис.канд.ист.наук. Владикавказ, 2005, 26 с.
259. Шепелев Л.Е Акционерное учредительство империализма // Из истории империализма. Москва-Ленинград: 1959, с. 134-183.
260. Эвентов Л. Иностранный капитал в нефтяной промышленности России (1874-1917). Москва-Ленинград: Издво «Плановое хозяйство», 1925, 128 с.

İngilis dilində

261. John P. McKay. Baku Oil and Transcaucasion pipelines. 1883-1891. A Study in tsarist economic Policy. Slavic review, 1984, 604 p.
262. Robert W. Tolf. The Russian Rockfellers. The Saga of the Nobel family and the Russian Oil Industry Hoover institution Press. California-Stanford: Stanford University, 1976, p. XII, 269 p.
263. John P.Mckay. Pioneers for Profit. Foreign Entrepreneurship and Russian industrialization. 1885-1913. The University of Chicago Press. Chicago-London: 1970, 456 p.
264. Shawadran B. the Middle East oil and the great powers / B.Shawadran. New-York: Praeger. 1955, 500 p.
265. Beeby-Thompson A. The Oil fields of Russia and the Russian Petroleum industry. A.beeby Thompson. London: The technical press. 1908, 504 p.

İXTİSARLAR

ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
AMEA	Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası
ARDTA	Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivi
BNSTC	Batum Neft Sənayesi və Ticarəti Cəmiyyəti
f.	fond
ill.	illüstrasiya
mln.	milyon
Oleum	Rusiya nefti və duru yanacağı hasil edən cəmiyyət
s.	səhifə
siy.	siyahı
və b.	və başqaları
və s.	və sairə
YXM	Yanacaq Üzrə Xüsusi Müşavirə
Автореф.	автореферат
АГУ	Азербайджанский Государственный Университет
АзССР	Азербайджанская Советская Социалистическая Республика
Акад.	Академия
АН	Академия наук
г.	год
ГИАГР	Государственный Исторический Архив Грузинской Республики
д.	дело
дис.	диссертация

изд., изд-во	издательство
имп.	император, империя
ист.	история, исторических
канд.	кандидат
М.В.Д.	Министерство Внутренних Дел
МГУ	Московский Государственный Университет
нач.	начало
оп.	опись
ред.	редактор
с. сс.	страница
сост.	составитель
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
т.	том
тип.	типография
тов-во	товарищество
ф.	фонд
ч.	часть

НЕФТЯНАЯ

ПОЛИТИКА ЦАРСКОЙ РОССИИ В СЕВЕРНОМ АЗЕРБАЙДЖАНЕ В XIX И XX ВЕКА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследования проведённые на основе многочисленных источников и известных на сегоднящний день историографических данных, еще раз подтверждают, что нефтяная стратегия царского правительства по своей сути представляла грабительскую политику по отношению колониальных окраин и их природных богатств.

Противоречия между самым сильным и организованным, для своего времени нефтяным капиталом и абсолютизмом в России, который представлял собой самый яркий пережиток феодализма и строем опиравшимся на помещичью собственность на землю, были ярко выражены и отражались в нефтяной политике царизма.

Но по мере развития Бакинской нефтяной промышленности и приобретения этого комплекса топливной промышленности мирового значения, Российский абсолютизм был вынужден также признать о необходимости развития здесь капиталистических отношений. Вместе с тем, в связи с расширением в самой центральной России строительства казенных железных дорог и развития крупного промышленного производства, для которых требовалось всё больше

нефтяного топлива, абсолютизм сам был заинтересован в ещё большем развитии нефтяного производства.

Постепенный переход вопросов связанных с добычей и продажей нефти из рук местных учредителей в руки центральных и высших органов управления ещё раз доказывает о нарастающем значении этого вида топлива для царского правительства. Все эти факторы не могли не отразиться на проведении нефтяной политики царизма.

Сразу после завоевания Бакинского ханства со стороны Российской империи, главным её орудием в присвоении нефтяных богатств стала земельная политика царизма. Противоречия между, имеющей феодально-помещичьий характер, земельной политикой царизма и капиталистические методы использования нефтеносных земель были ярко выражены именно в этой сфере. В результате этого земельная политика царизма с одной стороны способствовала изыманию нефтеносных земель у крестян, их обеднению и переселению на малопригодные для жизни земли, с другой стороны способствовала концентрации значительной части нефтеносных земель в руках представителей русской аристократии, местных и Петербургских чиновников, а также в руках кучки монополистов. Утопающая в коррупции высшая царская бюрократия и правительственные органы России на Кавказе санкционировали безжалостное использование нефтеносных земель, а это в свою очередь наносило урон развитию нефтяной промышленности и вредило самой государственной казне.

В нефтяной политике царизма также большую роль играли вопросы связанные с источниками финансирования и доходами казны. По итогам некоторых исследований, видно что уже к началу XX века нефтяная отрасль ежегодно давала казне до 100 млн. рублей дохода; из них 30 млн. приходилось на акцизные расходы и доходы, 10 млн. дохо-

ды от аренды и 60 млн. рублей составляли доходы от транспортировки. В рассматриваемый период, Российский империализм непосредственно участвовал в разработке нефтяных богатств в Северном Азербайджане, на его долю приходилась большая часть от баснословных доходов получаемых от разработки нефти. Всё это было направлено для увеличения благосостояния и служило интересам как в целом самой Российской империи, так и высшей бюрократии, а также некоторым представителям аристократии, как в экономическом так и не экономическом направлении.

Царское правительство в целях участия в нефтяных доходах, проводило политику внедрения и расширения акцизной системы. Всем известно, что вся тяжесть от сбора акцизных налогов падала на плечи не производителей, а на плечи потребителей. Абсурд этой политики царизма, заключался в том, что самыми крупными потребителями нефтепродуктов считались сами государственные организации. Таким образом, «ужесточение» акцизной политики царизма наносило тяжелый удар по интересам самой казны.

Стратегия царизма по транспортировке нефти и нефтепродуктов также была несовершенной. Бакинский нефтяной район отделяли очень длинные расстояния от рынков внутренней России и Западной Европы.

Такая ситуация требовала хорошего развития всех видов транспортировки нефти, таких как морская, железнодорожная и перекачка нефти по трубопроводам. Железнодорожный транспорт находился полностью в руках казны. Царское правительство усиливало свое экономическое влияние в сфере железнодорожного транспорта на Южном Кавказе, для сохранения под своим контролем всех международных транспортных путей, проходивших из прилегающих территорий через Южный Кавказ. Как уже отмечалось,

имперская казна получала большие прибыли от транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Однако, как показывают исследования, двигательный «состав» железнодорожного транспорта, в первую очередь вагоны-цистерны не могли обеспечить в полной мере операции по наполнению и опорожнению топлива в тех темпах, которые были необходыми для стремительно развивающейся нефтяной промышленности. Наблюдался серьёзный разрыв между развитием железнодорожного транспорта и всё возрастающей перевозкой нефти. Существовало много негативных факторов в распределении вагонов-цистерн. Так как, чувствовалась постоянная и серьёзная недостача вагонов. В методах распределения вагонов-цистерн, как правило, больше преуспевали более обеспеченные кпупные фирмы. Царское правительство в вопросах тарифов по железнодорожным перевозкам проводило гибкую политику протекционистско-покровительского характера. В отличие от железнодорожного транспорта, перевозка нефти и нефтепродуктов по морю, можно сказать, была полностью в руках крупных нефтяных монополий. Фрахтовные цены (плата за перевозку груза) по перевозке по морю и речным путём оказывали большое влияние на установку цен на нефть. Царское правительство, являясь основным потребителем нефти и нефтепродуктов, неоднократно вмешивалось в процесс по установлению цены на нефть, с целью утвердить постоянные (твёрдые) цены на топливо. Однако, высокий уровень монополизации Бакинской нефтяной промышленности, не давало шансов царскому правительству установить в этой области свои правила.

Проведение нефтепровода от Каспия до Чёрного моря (Баку-Батуми) стало важным событием в дальнейшем развитии по транспортировки нефти. Правительство и казна ликвидировав все попытки частных предпринимателей

взять в свои руки строительство трубопровода по транспортировке керосина, полностью взяло этот процесс в своё распоряжение. Но царское правительство было вынуждено также пойти на некоторые уступки в этом деле самым крупным предпринимателям. Проведение керосинопровода Баку-Батуми, могло привести к созданию нового центра по переработке нефти на черноморском побережье, что в свою очередь привело бы к соперничеству с Бакинским нефтяным центром и нанесло бы удар по экономическим интересам этого района. Однако, несмотря на проведение нефтепроводов Бакинская нефтяная промышленность, в конце исследуемого нами периода испытывала всё большую недостачу средств транспортировки нефти.

В конце XIX и начале XX в.в. бакинская нефтяная промышленность испытывала давление от многочисленных иностранных компаний, пытавшихся получить концессии от правительства России. Это давление оказывало не совсем положительное влияние на развитие нефтяного хозяиства.

Отношение царизма к иностранному капиталу было изменчивым. Уже в конце XIX века было ясно, что для нормального производства нефти было недостаточно отечественного капитала и царские власти предоставляли широкие возможности иностранному капиталу делая им с одной стороны уступки в аренде, с другой стороны давая им грабительские займы. Иностранные капиталисты широко использовали «оберегательные» и «поощрительные» методы царского правительства и получали в этом деле большие прибыли.

Правда, государственная политика по вопросу допуска или недопуска иностранцев в нефтяную промышленность, неоднократно горячо обсуждалась в правительственных кругах. Больше всех против вливания иностранного капитала выступала Кавказская администрация и отдельные мини-

стры. Они выступали против ростовщических и расточительных методов иностранных предпринимателей, они открыто разоблачая их предлагали на основе законодательства запретить передачу нефтеносных земель иностранцам или же максимально ограничить этот процесс. На деле феодально-помещичьи круги и местная крупная буржуазия не хотели передавать нефтяные месторождения иностранным капиталистам, чтобы превратить их в свою собственность. Но за спиной французских и английских концессионеров стояли самые крупные банки-кредиторы Западных стран, которые выдавали царскому правительству кредиты (без которых царская казна уже не могла обойтись). Видно именно по этой причине, несмотря на ограничительные законы существовала возможность обойти их (используя посредников-учредителей, создавая «русские уставные» предприятия и т.д.).

Безусловно, самыми тяжёлыми последствиями нефтяной политики царизма, было возникновение крупных нефтяных монополий. Любое государство старается уберечься от давления монополий. Законодательство царской России также, время от времени делало слабые попытки предотвратить процесс монополизации. Но в конечном итоге, монополисты могли извлекать для себя выгоды в борьбе с мелкими и средними предпринимателями, даже из антимонополистических шагов правительства. Возможно, что эти пустоты в российском законодательстве, связаны с тем что в создании монополий участвовала сама придворная знать и высшая бюрократия. Ведь эти крупные монополии, с которыми не могло справиться царское правительство, создавались с разрешения и при помощи санкций со стороны соответствующих государственных органов.

В результате несовершенной нефтяной политики царизма, несмотря на огромные запасы нефти, страна из-за

гегемонии монополистов хранически испытывала нехватку топлива. Крупные нефтяные монополии были связаны с государственным аппаратом разветвлённой сетью отношений. Нужно отметить, что видно также из исследований, чиновники как местных так и Петербургских управлений горнодобывающей промышленности назначались на должности при участии нефтяных «королей» а сам наместник Кавказа граф Воронцов-Дашков был владельцем прииска и членом союза Бакинских Нефтепромышленников.

Чтобы хорошо представить себе, какую силу имели монополии достаточно слегка проследить деятельность только одной компании «Братьев Нобель». Эта компания при создании своей монополии, в полном смысле слова сметала всё на своём пути, что мешало им в этом деле. С целью вытеснения с Волго-Каспийского водного пути местные предприятия нефтеторговли и нефтетранспорта, Нобели начали громкую, скандальную компанию против использования деревянных барж в перевозке нефти, а также они стараясь не допустить удобной транспортировки нефти путём трубопроводов другими фирмами на юг России и заграницу, открыто выступали против строительства нефтепровода из Баку к Чёрному морю.

После появления монополистических объединений доходы казны от нефтеприбыли сокращались с каждым днём. В результате чего политика правительства в этой сфере начала несколько меняться. Правительство выбрало линию регулирования нефтяной промышленности со стороны государства. Но эти попытки правительства, как правило натыкаясь на противостояние объединяющихся и укрепляющихся монополий, терпели неудачу.

В годы первой мировой войны наблюдается быстрое увеличение монополий в нефтяной промышленности. Во время войны, в условиях специфической ситуации, жёсткий

и централизованный режим был невыносим для мелких предпринимателей. Для обеспечения армии и флота горючим и взрывчатыми веществами, резко возросла потребность в нефтепродуктах. Можно сказать, что война стала причиной полного прекращения экспорта нефтепродуктов из России. Такое положение и использование значительной части нефти для производства военной продукции, требовало переустройства структуры по производству нефти, а также значительного изменения географии продажи нефти, а это было под силу только крупным фирмам, и это было выгодно только им.

В период войны представляющие монополии организации проникают в государственный аппарат и под видом регулирования производства они взяли под свой контроль государственные организации. Неспособность правительства к проведению работ направленных на регулирование в нефтяной промышленности и проведению мероприятий противоречащих интересам монополистов, доказывает силу огромных монополий и о нарастающем их влиянии. Примером может служить то, что казна не могла установить свою монополию на добычу и продажу нефти, а также не были реализованы работы по планированию синдикатов и др.

Ради справедливости, нужно объективно отметить, что царское правительство также само не предпринимало важные шаги в деле установления серьёзного государственного контроля, над всей нефтяной промышленностью, проводя лишь «игру реформ».

OIL POLICY

OF THE TSAR RUSSIA IN NORTHERN AZERBAIJAN AT THE BEGINNING OF XIX-XX CENTURIES

SUMMARY

The investigations held on the basis of numerous sources and the information known in historiography up to now denoted in a convincing way that, in essence, the oil policy of the Tsar government consisted of the plundering policy of colonizers with regard to the outskirts and its richness.

The rudest remains of oil capital and feudalism which was considered to be the strongest and organized at the time - the contradictions between the Russian autocracy and the structure based on the landownership were protuberantly reflected and came into sight in the oil policy of the tsarism.

However, the Russian autocracy had to reconcile itself to the inevitability of the development of capitalism, while Baku oil industry was developing, and this fuel industry complex was gaining a global importance. Together with this, in connection with the establishment of treasury rail-ways, which demanded more petrol fuel, and with the development of a big capitalist industry, in central Russia the autocracy itself was much interested in the development of oil production.

The gradual passing of the matters, which were connected with the production and the sale of oil from local establishment

to the central and high institutions also witnessed the increase in the necessity of this type of fuel. All these couldn't but influence the formation and the application of that policy.

After the immediate occupation of Baku khanate by the Russian Empire, one of the main instruments of the robbing of its oil resources was the land policy of tsarism. The contradictions between the feudal-landowner character of land strategy and the capitalist way of the exploitation of oil-bearing lands of tsarism revealed itself in a more bright and obvious way in this sphere. As a result, the land policy of tsarism lead, on the one hand, to the robbing of the peasants by means of confiscation of oil-bearing lands, to their transfer to the areas, which were less suitable for living, on the other hand, to the congestion of a lot of parts of oil-bearing lands on the hands of the members of russian aristocracy, the local and Petersburg officials, a handful of big monopolists.

High tsar burocracy, which was lost in corruption, Russia's government institutions in the Caucasus put sanctions on the savage exploitation of oil-bearing lands, and this, in its turn, made great damage to both the oil industry and, ultimately, to the interests of the treasury itself.

The matters related to financial sources and to treasury incoms played an important role, too in the oil policy of Tsarism. As it is evident from the investigations, already at the beginning of XX c. the oil sphere of the economy brought 100 million roubles of income to the treasury; out of this 30 million roubles was excise tax, 10 million roubles was rent incomes, and 60 million roubles was transport incomes. In the mentioned historical period, the empire state of Russia was the direct participant of the exploration of oil resources of Northern Azerbaijan, it had its special share in oil super-incomes. The role of all these matters in the economic (also non-economic) benefit and interests of

many members of high burocracy and aristocracy was inevitable.

The tsar government had the policy of widening and deepening of excise system in order to participate in oil incomes. It is evident to everybody that, the heaviness of the excise taxes fell on the shoulders of not producers, but directly on the shoulders of consumers. The absurdity of this policy of tsarism was that the biggest consumers of oil products were the government institutions themselves. So, the "stricter" was the excise policy of the tsarism, the heavier attacks this policy made on the interests of the treasury itself.

The policy of tsarism on the transportation of oil and oil products also was useless. Very long distances separated Baku oil regions and inner Russia and Western Europe markets (bazars). Such a condition demanded the development of all the types of transportation – sea, railway and pipe-line transportations. The railway transport was completely on the hands of the treasury. The Tsar government was using the railway to increase its influence in the sphere of railways, and also its economic prestige in South Caucasus, to control international trade roads passing directly here and the places close to the area. As it was already mentioned, the empire treasury got big incomes from the transportation of oil and oil products.

However, as the investigators denoted, the movement "staff" of railway transport, primarily, wagon-cisterns, loading-unloading operations and the rules of organizing work didn't meet the demands of the rapidly developing oil industry. The development of railway fell behind very seriously in comparison with the increase of the oil transportations. There were a lot of negative cases in the division of wagon-cisterns. Thus, the shortage of wagons was always and distinctly felt. As a rule, the rules of the division of wagon-cisterns, from this point of view, was "improving" in the direction of the better supply of bigger

firms. In the matter of tariffs of railway transportations, the tsar government was following a prompt policy, which had a protectionist-protector character. Big oil monopolists, in comparison with the railway transport, took into their hands the transportation of oil and oil products by sea. Fracht prices of sea and river transportations influenced strongly the price-making process. The tsar government being the main consumer of oil fuel, tried many a time to interfere the price-making processes and to put strict (stable) prices on the oil. However, the very highest level of monopolization in Baku oil industry didn't give the tsar government the chance of regulating this matter as he wanted.

The construction of the Caspian-Black Sea pipe-line became a significant event in the improvement of the transportation of oil. The trasury fully took at his disposal this matter, defeating numerous efforts of special londlords, who were longing to attain the construction of this white oil pipe-line. But, the tsar government was obliged to make some compromises to the biggest landlords in this matter. The construction of the Caspian-Balck Sea (Baku-Batumi) white oil pipe-line could lead to the creation of a new oil-refining center on the shores of the Black Sea, which, in its turn, could turn to the rival of Baku oil center, and could make some damage to the economic interests of this region. But, at the end of the investigated period, Baku oil industry felt the shortage of the means of transport, which was increasing gradually, despite the construction of oil pipe-lines.

At the end of XIX c-beginning of XX c Baku oil industry underwent the pressures of numerous foreign companies, who were longing to get concessions from the government. Those pressures couldn't influence positively to the development of oil industry.

The policy of the tsarism in connection with a foreign capital was changeable. At the end of XX c. it was admitted that native capital was not sufficient for the normal development of

oil production and the tsarism was widely opening oil industry to the foreign capital by means of rent privileges and predatory loans. Foreign capitalists benefited widely from the "protective" and "encouraging" measures of the tsar government and got big contributions from this sphere.

It is true that, in the question "whether to allow the foreigners to the oil industry or not" caused intense discussions in high circles a lot of times. Mostly, the Caucasus administration and different ministers were making speeches against the capital flow. They openly denounced usurious methods and incomes of foreign possessors and longed to prohibit the foreigners to own oil-bearing lands, to limit maximally such an ownership. In fact, feudal-landowner circles and big local bourgeoisie didn't want to give oil fields to foreigners, and they wanted to turn them into their own possession.

But the biggest creditor banks of Western countries, who were lending money to the tsar government (the tsar government couldn't live without these debts yet), supported French and English concessionaires. It seems that even the opportunities of passing by these laws (use of mediators, the creation of enterprises with "Russian regulation" and so on) existed in the limiting laws and this case is explained by this.

Unconditionally, the hardest result of the oil policy of the tsarism was the appearance of big oil monopolies. Any country tries to protect itself from the supremacy of monopolists. From time to time, in the tsar legislation, weak efforts directed to the prevention of monopolization processes were felt. However, as a result, monopolists could benefit even from the anti-monopolist steps of the government in the struggle against small and big landowners in accordance with their own interest. Maybe, the voids in the tsar legislation were connected with this that in the creation of monopolists, the palace noblemen and high burocracy itself took an active part. But these big monopolies,

which the tsar government couldn't manage, were created with the permission, sanction of the appropriate state organs.

The oil policy of the tsarism which was far enough from maturity lead to this that in the conditions that grand oil reserves existed, the country was feeling chronical fuel shortage arising from the hegemony of the monopolie. The big oil monopolies had many-branched connections network with state machinery. It is sufficient to note that as it is seen from the investigation, both the local and Petersburg officials of mountain-field offices were appointed to the post with the help of oil "kings". The Caucasian vicegerent Vorontsov-Dashkov himself was the owner of a special field and the member of the Baku Oil Industrialists' Union.

It is enough to slightly observe the activity of "Nobel brothers" company in order to better imagine what kind of force the monopolies had. This company swept away every obstacle, which appeared on the way of establishing its monopolies and hinder to it.

In the "march" campaigne against the transportation of oil in wooden barges of the Nobels, in order to force out the local oil-trade and oil-transport enterprises from the Caspian-Volga water way, and in the boistereous squall against the construction of oil pipe-lines from Baku to the Black Sea shores, in order not to allow the other companies to enter comfortably Northern Russian and foreign markets (bazars), the aim was the same.

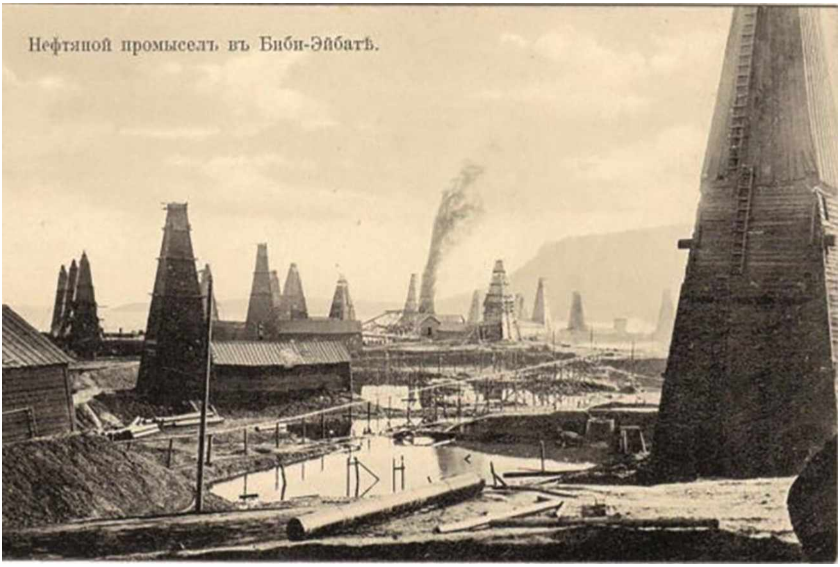
With the appearance of monopolist unions the share of treasury from oil incomes was decreasing day by day. As a result of it, the policy of the government changed a little. The government chose the regulation line of oil industry by the state. However, as a rule, these effort, facing the strong resistance of monopolists who were united, solidar and got concentrated, underwent failure.

During the WW I, the rapid increase in the monopolization

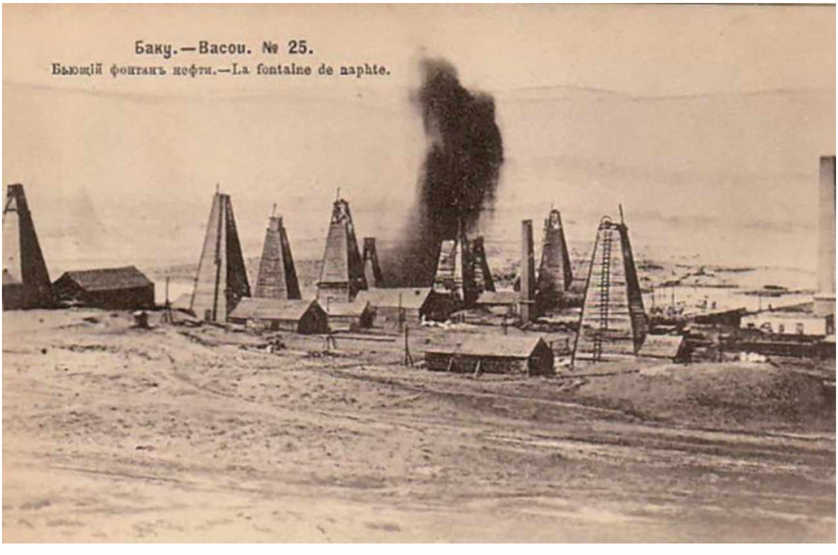
of oil industry was observed. The war period specification of the political condition, severe and centralized regime were unbearable for possessors. There appeared acute demand for oil products in order to supply the army and the fleet with fuel and explosives. The war completely stopped the exportation of oil products from Russia. This case and also the direction of an important part of oil to the military production needs demanded strictly and anew the establishment of oil production structure and its sale geography, and only big companies were able to do it, this was beneficial only for them.

During the war, the member organizations of the monopolists invaded the state apparatus and took under their own control the state organizations under the name of regulaton of the production together. The government's measures directed to the regulation of oil industry work and against the interests of monopolists couldn't be realized, and this was the obvious manifestation of the fact that the gigant monopolies possess great force and their authority was increasing. For instance, the organization of treasury oil extraction, the state monopoly on the sale of oil, forced syndicate of the industry and other such kind of projects remained unrealized.

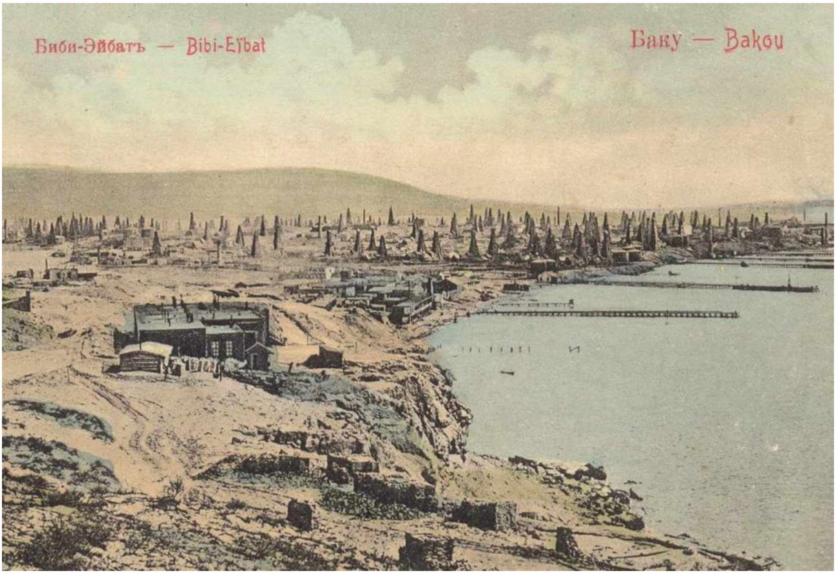
It should be noted for the sake of objectivity and justice, the tsar government itself played only "reform game", without making any steps in the direction of putting serious state control on the whole oil industry.



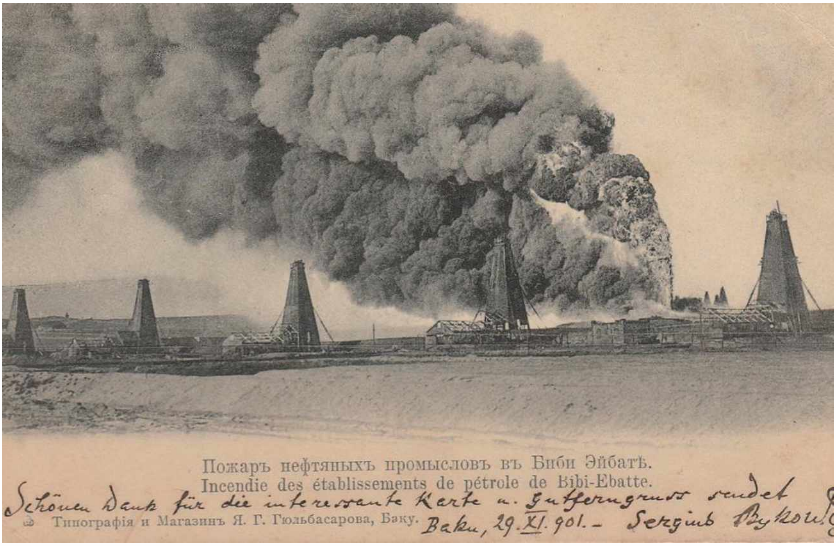
Bibi-Heybət neft mədənlərindən görüntü. XIX əsrin sonları



Bibi-Heybət neft mədənlərindən görüntü. XIX əsrin sonları



Bibi-Heybət neft mədənlərindən görüntü

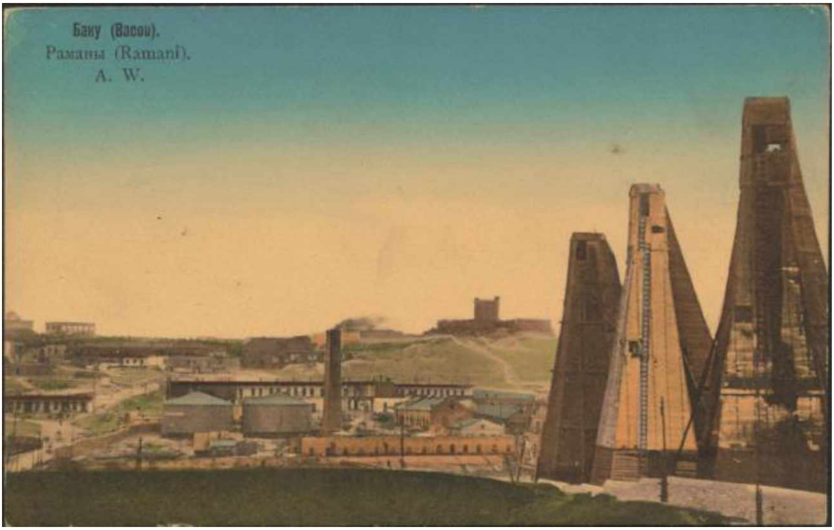


Bibi-Heybət neft mədənlərində yanğın

Bibi-Heybət neft mədənləri və dokdan ümumi görüntü.
XIX əsrin sonları

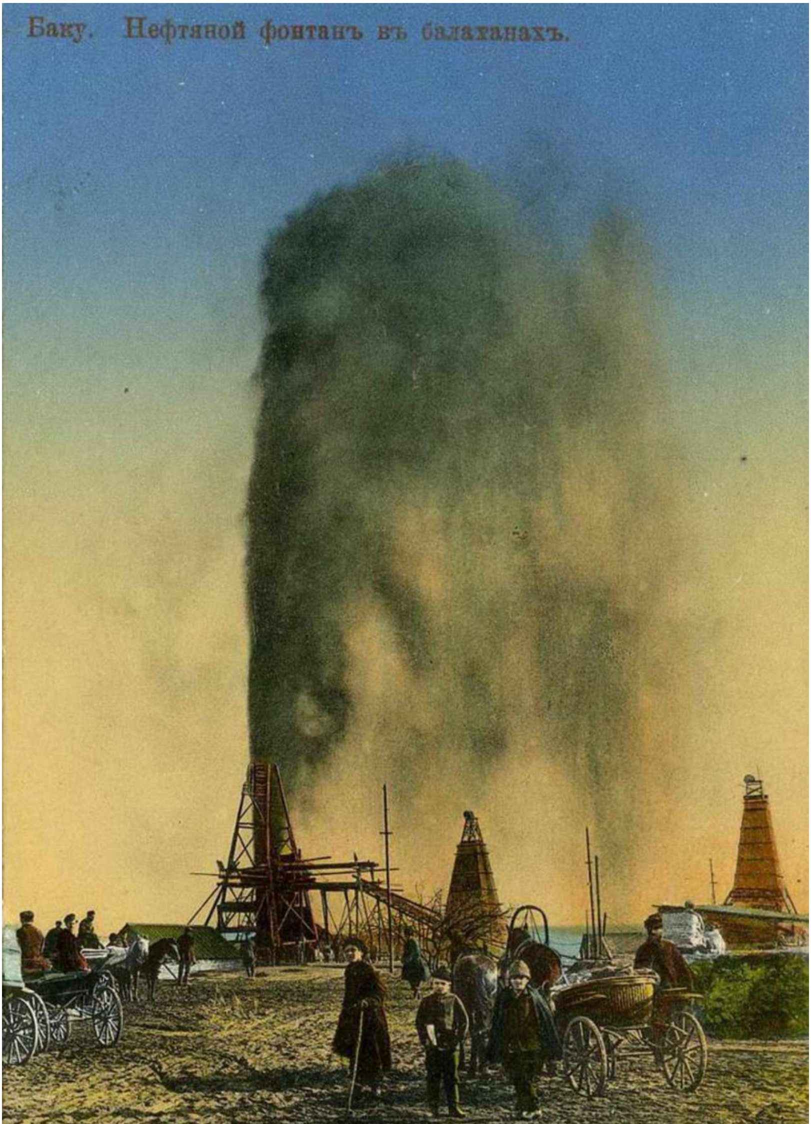
Bibi-Heybət neft mədənləri və dokdan, zavod və anbarlardan
ümumi görüntü. XIX əsrin sonları

Ramanıda Ş.Əsədullayevin buruğunda gündə 1 mln pud neft vuran fontan



Ramanıda neft mədənləri və zavod

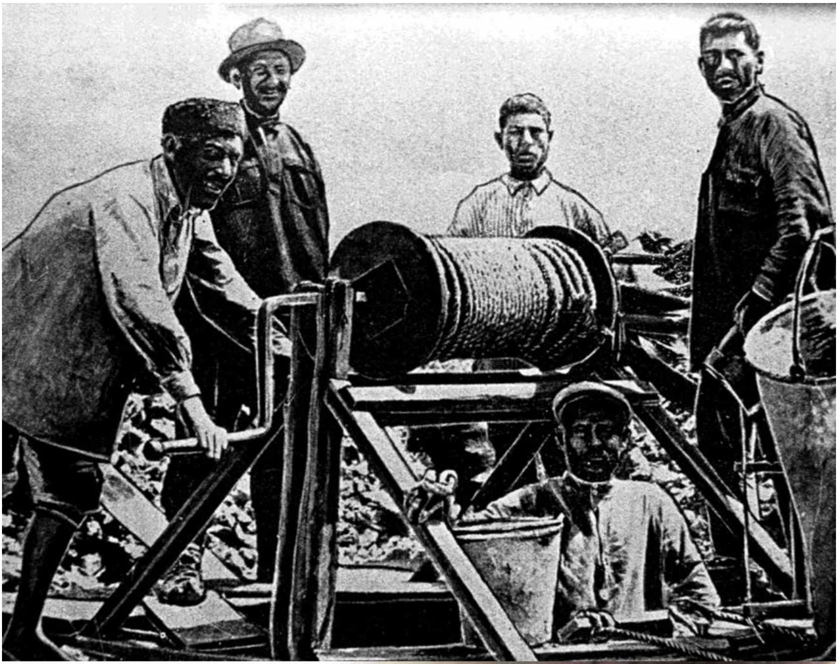
Rotşildə məxsus mədəndə neft fontanı



Balaxanıda neft fontanı. XIX əsr

Balaxanı, Şeytan bazar neft mədənləri. XIX əsr

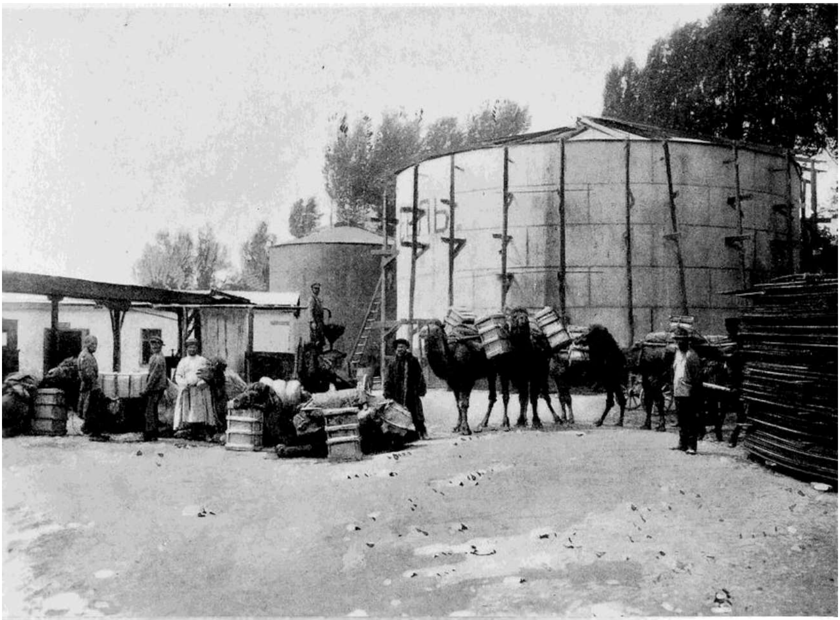
Sabunçu. Vağzal və neft mədənlərindən görüntü

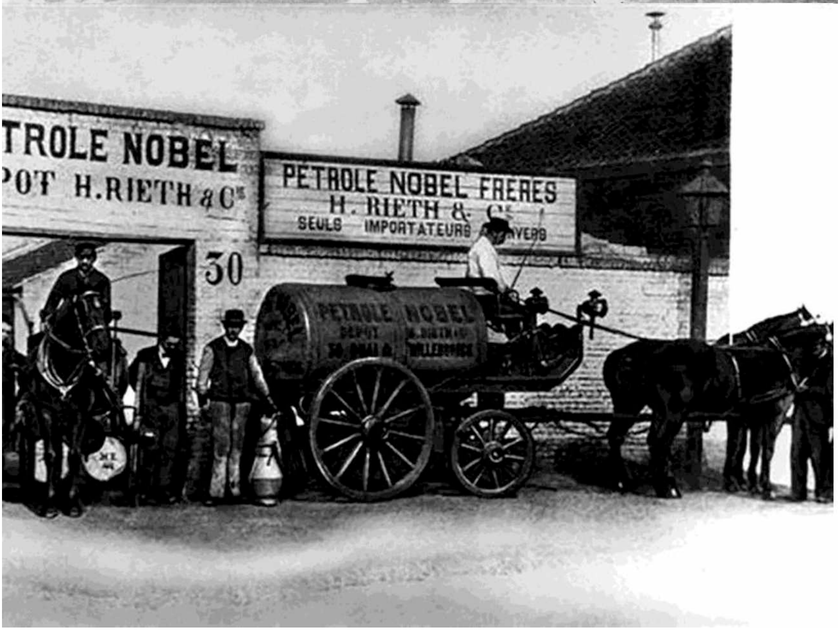


Neft mədənlərində çalışan fəhlələrin iş şəraiti

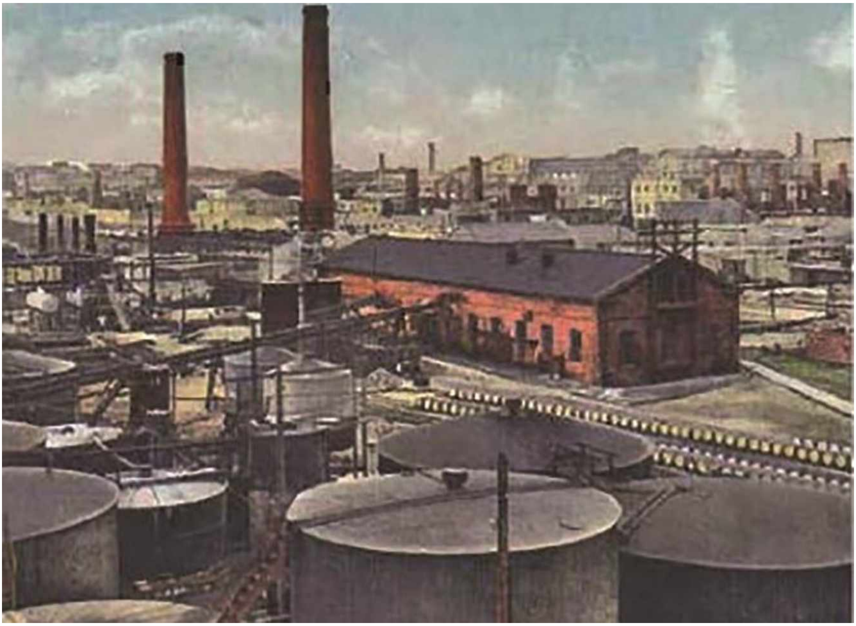
Neft mədənlərində çalışan fəhlələrin iş şəraiti

Neft mədənlərində baş verən yanğınları söndürən xüsusi dəstələr

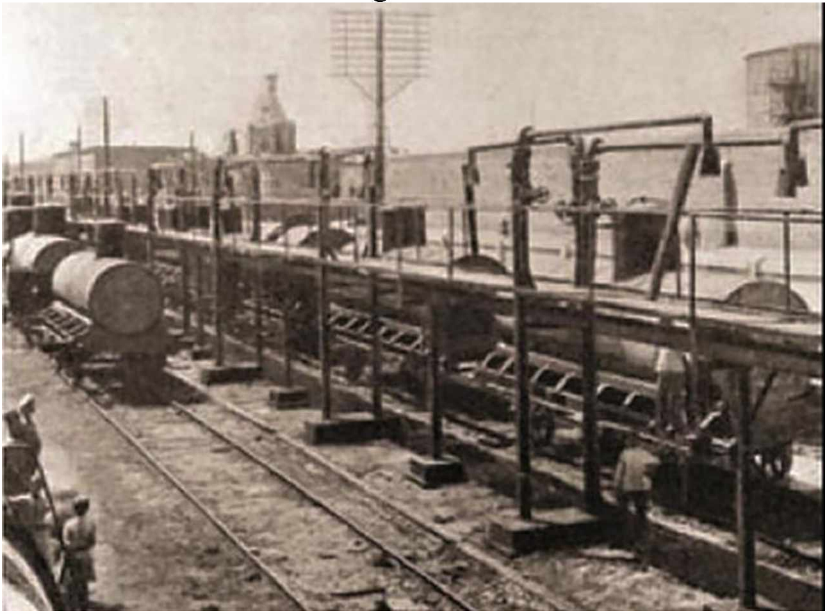




Neftin anbarlardan satış məntəqələrinə çəlləklərlə daşınması



Ağ neft zavodu



Neftin Bakıdan qatarla daşınması

MÜNDƏRİCAT

Giriş 3

I FƏSİL. Neft sənayesinin xəzinənin qazanc mənbəyinə çevrilməsi 20

1.1. Şimali Azərbaycanda neft istehsalı inkişafının ümumi xülasəsi................................ 20

1.2 Çarizmin neft siyasətində torpaq məsələsi 32

1.3. Neft sənayesində çar hökumətinin aksiz siyasəti 56

II FƏSİL. Neftin nəqli məsələlərində çarizmin siyasəti..... 71

2.1 Su nəqliyyatı vasitəsi ilə neft daşımalarına münasibətdə çarizmin siyasəti 71

2.2 Dəmiryolu nəqliyyatı vasitəsi ilə daşımalar sahəsində yürüdülən siyasət 91

2.3 Neftin boru kəmərləri vasitəsi ilə nəqli məsələsində hökumətin rəsmi mövqeyi 105

III FƏSİL. Çarizmin xarici kapitala, neft inhisarlarına və onların təşkilatlarına münasibəti 120

3.1 Neft sənayesində xarici kapitala münasibətdə çarizmin yürütdüyü siyasət 120

3.2 Çar hökumətinin neft inhisarları və onların təşkilatlarına münasibəti................................ 137

NƏTİCƏ 152

İSTİFADƏ EDİLMİŞ MƏNBƏ VƏ ƏDƏBİYYAT.......159

İXTİSARLAR 177

НЕФТЯНАЯ ПОЛИТИКА ЦАРСКОЙ РОССИИ В СЕВЕРНОМ АЗЕРБАЙДЖАНЕ В XIX И XX ВЕКА. ЗАКЛЮЧЕНИЕ........ 179

OIL POLICY OF THE TSAR RUSSIA IN NORTHERN AZERBAIJAN AT THE BEGINNING OF XIX-XX CENTURIES. SUMMARY........ 187

Kompüter yığımı: Səbinə Məmmədova
Kompüter dizaynı: Elmar Məhərrəmov

Yığılmağa verilmişdir: – 5 mart 2019
Çapa imzalanmışdır: – 10 iyun 2019

Sifariş: №
Formatı: 60/84 – $^{1}/_{16}$. Həcmi: 13 ç.v. Tirajı: 500
Qarnitur «Times New Roman»

Kitab «Nurlan» nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsində
hazır diapozitivlərdən çap edilmişdir.
Müəssisənin direktoru professor **N.B.Məmmədli**
Tel. 497-16-32; 427-44-61; 417-41-89; 050-311-41-89
Ünvan: Bakı, İçərişəhər, 3-cü Maqomayev küç., 8-ci döngə, ev 4

Namiq Əlişah oğlu Kərimov

XIX-XX əsrin əvvəllərində Şimali Azərbaycanda çar Rusiyasının neft siyasəti